

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:

Antwerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honra. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

A. VASCONCELLOS PORTO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR EFEETIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

Proprietário-diretor-editor

REDATOR PRINCIPAL

REDATOR EFEETIVO

Redacção e administração

TELEPHONE N.º 27

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

Endereço telegraphico: Camiferro

LISBOA

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

2.ª modificação á tarifa especial interna n.º 2 p. v. e tarifa especial interna n.º 8 p. v. do Sul e Sueste.

Tarifas especiaes P. H. F. n.º 7 e 8 g. v. da Companhia Real.

SUMMARIO

AINDA A LINHA DO SADO, por J. Fernando de Sousa	225
ARBORIZAÇÃO DAS ESTRADAS	227
BRINDES	227
PARTES OFICIAIS — Portarias de 18, 20, 24 e 28 de Julho, e regulamento da admissão e instrução de guardas-freios, do Ministério das Obras Públicas e portarias de 18 de Julho e decretos de 15 de dezembro de 1904 e 22 de Julho, do Ministério da Marinha	228
TARIFAS DE TRANSPORTE	230
NOTAS DE VIAGEM — V — Pittsburg — A praga photographica — Companhia Westinghouse — Cinelatti — Um bello dia no campo — S. Luiz e a sua grande estação — O tumulo de Lincoln	230
DE PARIS A' AMÉRICA POR LISBOA	231
O TUNNEL DE BOSTON	232
AS LINHAS FERREAS DO MUNDO	232
COMMERCIO PORTUGUEZ	233
PARTES FINANCEIRAS — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezas e espanhóis	233 e 234
RECEVEIL DE TYPES DE PÔNTS POUR ROUTES	234
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS — TRACÇÃO ELÉCTRICA	235
LINHAS PORTUGUEZAS — Linha do Corgo — Mirandela a Bragança — Livraria a Amarante — Passageiros em combates de mercadorias — Estremoz a Villa Viçosa — Lobito — Beira	234
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Itália — Áustria — Brasil — China	235
COMPANHIA REAL — Relatório do conselho de administração (continuação)	236
ARREMATAÇÕES	237
AVISOS DE SERVIÇO	237
AGENDA DO VIAJANTE	238
HORARIO DOS COMBOIOS	239
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	240

Ainda a linha do Sado

Por mais de uma vez me tenho ocupado da directriz da linha do Sado, que constitue um problema técnico sobremodo interessante e que tem dado lugar a longos e variados estudos. Não virá fóra de propósito referir os resultados a que se tem chegado.

Destinada a oferecer ao baixo Alemtejo, ao Algarve e ao sul da Espanha o caminho mais curto para Lisboa e, como tal, segunda via da linha do Sul, deve também a nova linha pôr em fácil comunicação com o porto de Setúbal o valle do Sado, dando valor aos seus produtos agrícolas e minérios, desaproveitados por falta de transporte barato.

Quando em 1899 se propôz a inclusão da linha do Sado no plano da rede complementar do sul, predominava a opinião de que devia sair do Poceirão para ser mais fácil e económica a sua construção. As suas relações com Setúbal seriam, porém, oneradas com um percurso considerável.

Propus então, no duplo sentido de favorecer as relações com Setúbal e de não criar nova bifurcação, que a linha fosse o prolongamento do actual ramal de Setúbal, atravessando o esteiro de Marateca pelo traçado mais

directo, visto haver informações de que pequena era a altura de água e o fundo de areia.

Por decreto de 27 de novembro de 1902 foi classificada a linha, deixando-se indeterminada a sua origem, que podia ser Setúbal ou Poceirão, conforme o resultado dos estudos no campo.

Em 1903 procedeu o distinto engenheiro sr. Vasconcellos e Sá a um reconhecimento hydrographico do traçado directo, enquanto se estudava, a partir de Setúbal, outro contornando o esteiro de Marateca e atravessando-o na quinta da Gambia, para diminuir as dificuldades da obra mediante um alongamento de 5 quilometros.

Ao tempo que se faziam esses estudos, o sr. Conde de Paço-Vieira, que entrara havia pouco para o ministerio e estava firmemente resolvido a dar energico impulso à viação accelerada, foi a Setúbal tomar parte numa reunião publica, em que foi apreciada a função económica da linha. Convidado a fazer a exposição do assunto sob o ponto de vista technico, affirmei que a linha devia servir o melhor possível Setúbal e encurtar o itinerario do Algarve para Setúbal; era o duplo objectivo que me levava a preconizar a partida de Setúbal e a travessia de Marateca. Os estudos, ainda então incompletos, do ante-projecto levavam a considerar a obra exequível e isenta de dificuldades excepcionaes de construção.

Em caso algum me parecia aceitável o traçado circundando o esteiro que, sem ser barato, dava lugar a um alongamento sensivel e não dispensava tramo girante.

Se outra solução me tivesse até então ocorrido, que, sem prejudicar Setúbal, evitasse a parte cara da travessia do esteiro, não hesitaria em propô-la. Nessa occasião não via senão tres hypotheses a formular: sair do Poceirão, a peor de todas por alongar o percurso para Setúbal sem o encurtar para Lisboa, nem baratear muito a construção por tornar necessaria, em futuro mais ou menos proximo, a segunda via em 15 quilometros d'extensão; sair do Pinhal Novo, o que era o traçado mais curto para Lisboa e de facil construção, mas que aumentava 23 quilometros ao percurso para Setúbal em relação ao traçado directo de Marateca; sair de Setúbal por este ultimo traçado, que dava para Lisboa um alongamento de 7 quilometros em relação ao traçado do Pinhal Novo, mas beneficiava muito aquella cidade.

Sem haver ainda estudo completo, já se antevia a exequibilidade e por isso não tive dúvida em me pronunciar a seu favor, *contanto que a passagem do esteiro fosse directa e sem alongamento*.

Foi apresentado ás Camaras pelo sr. conde de Paço Vieira o projecto de lei de 24 de abril de 1903, no qual figurava a linha do Sado sem designação de pontos obrigados, o que o estudo em andamento havia d'esclarecer.

As comissões parlamentares julgaram conveniente definir a linha pelos pontos extremos: Setúbal e Garvão, e assim foi convertida na lei de 1 de julho de 1903.

Concluiu-se o ante-projecto, deduzindo-se do seu exame, não só a exequibilidade da passagem directa de Marateca, como a possibilidade de reunir, com vantagem, numa só as duas pontes correspondentes ás duas cidades que parecia irem confluir a juzante do traçado. Havia ainda, em terra, na margem esquerda, conveniencia em o desviar para juzante. A essas considerações foi, pois, subordinado o estudo do projecto definitivo. Tão inconveniente se julgou o traçado em volta do esteiro com

passagem pela Gambia, caro, longo e sujeito a ter ponte girante, que se não continuou esse estudo.

Entretanto duas outras brigadas estudavam os lanços do Pinheiro a Alcacer e de Alcacer á mina da Caveira, chegando-se aos seguintes resultados :

Setubal á Camarinheira...	23	kilometros	467....	contos
Camarinheira a Alcacer...	20,3	"	287....	"
Ponte de Alcacer.....	0,2	"	70....	"
Alcacer á Caveira.....	29,2	"	322....	"
Total...	72,7	"	1.146....	"

o que dava o custo kilometrico de 15:700\$000 réis proximamente.

O projecto da passagem de Marateca é um trabalho notável, que honra sobremodo os seus autores: o sr. Vasconcellos e Sá, que fez o estudo hydrographico e o sr. Santos Viegas, que projectou e orçou as obras a fazer.

O conselho superior de obras publicas, a cujo esclarecido exame foi submettido o projecto, julgou-o bem feito e exequivel, com algumas modificações que indicou e que elevariam sensivelmente o seu custo. Ponderava porém que a conservação seria sobremodo dispendiosa, e que na propria construção havia trabalhos aleatorios, que podiam fazer elevar muito o seu custo. Julgava por isso mais prudente abandonar o traçado pela foz e substitui-lo por outro que circundasse o esteiro, ainda á custa de um alongamento, preferivel ao empreendimento de uma obra ácerca de cujo influxo no regimen das aguas nutria apreensões.

Suppunha o conselho que se poderia dispensar o tramo girante. Para isso seria, porém, necessário ir passar a montante do Zambujal, o que alongava extraordinariamente o traçado.

Além de Marateca o traçado estava definido. Não convinha seguir a margem do Sado, cortando junto da foz ribeiras, como a de S. Martinho, que tem navegação no seu curso inferior e cujas margens e fundo lodosos tornariam caras as obras de arte. O traçado mais curto e economico era o que passasse em Palma, internando-se assim entre Marateca e Alcacer. E' por isso que o alto da Camarinheira, á quem de Palma, foi considerado ponto obrigado de todos os traçados.

Reconhecendo que as razões opostas pelo conselho superior á solução, tão seductora, da passagem na foz de Marateca, eram dignas de toda a ponderação; repugnando-me que numa linha destinada a encurtar o trajecto para o Algarve se alongasse este consideravelmente logo na sua origem, sem economia de vulto na construção; notando que o primeiro troço do ramal de Setubal entre Pinhal Novo e Palmella pouco se affastava da linha recta que una aquelle entroncamento com a Camarinheira, ocorreu-me uma variante, de Palmella a Camarinheira, que, sem alongar muito o trajecto para Setubal, o encurtava bastante para Lisboa e tornava facil e rapida a construção, dispensando ainda tramo girante em Marateca.

A linha Setubal a Garvão, não deixava de ter esses pontos extremos por aproveitar um pequeno troço já construído do ramal para evitar uma dificuldade grande de construção.

Para evitar qualquer prejuizo, aliás minimo, a Setubal, bastaria adoptar, para distancia de aplicação de tarifas, a do traçado directo em relação aquella cidade, que era assim beneficiada comparativamente com o traçado pela Gambia.

Varios collegas de subida competencia profissional, a quem expuz esta idéa, concordaram com o alvitre, que foi aceito pelo Conselho de Administração, de que tenho a honra de fazer parte, e julgado superiormente em condições de servir de base ao estudo de uma variante, que foi ordenada por portaria de 13 de maio, a qual assegurava a Setubal a minima distancia de aplicação, no caso de ser adoptada essa variante.

Foi o estudo, que abrangia cerca de 26^k, feito rapidamente e estão quasi concluidos os trabalhos de gabinete, dos quaes resulta a previsão de uma economia de 180 contos em relação ao traçado pela foz da Marateca.

Os 23^k de Setubal á Camarinheira são substituidos por 26 de Palmella á Camarinheira.

Os primeiros custariam, com as modificações indicadas pelo conselho superior, mais de 500 contos; os outros estão orçados em cerca de 320 contos.

Do traçado pela Gambia não foram concluidos os estudos, mas por comparação com os outros, entre os quaes fica, pôde computar-se em 420 contos e a sua extensão, medida sobre a carta com rigor, em 28^k.

Os percursos serão pois:

	para Setubal	para P. Novo
Pela foz da Marateca	23 ^k	36 ^k
pela Gambia.....	28	41
por Palmella.....	33	33

Como é natural, os setubalenses não viam com bons olhos a variante de Palmella, allegando, sem o provarem com razões válidas, que prejudicava a cidade.

Se ella fôr adoptada, como o traçado pela foz da Marateca são todos concordes em abandoná-lo, Setubal terá mais 5^k de percurso e as relações de ou para Lisboa menos 8, mas como o trânsito de ou para Setubal paga pela distancia mais curta, pôcupa 5^k em relação ao traçado da Gambia, que imporia um onus perpetuo, não só a essas relações, mas ainda o de 8^k a todo o trânsito de ou para Lisboa, que é o mais importante e obrigaria o Estado a gastar mais 100 contos.

Deve se ainda observar que, não estando feito o projecto pela Gambia e não se podendo nesta quadra trabalhar sem risco da saude nas margens de Marateca, os estudos só poderiam começar no fim do outono e portanto os trabalhos de gabinete só na primavera de 1906 estariam prontos. Seriam mais oito ou nove meses perdidos para a resolução de um assunto bastante estudado já.

Estas vantagens da variante de Palmella impõem-se aos espiritos que encarem desapaixonadamente a questão. Pena foi que só tarde ocorresse, depois do alvitre de se atravessar o esteiro o mais directamente possível, unica solução que merece confronto com aquella e que além do excesso de custo de 180 contos, tem contra si a despesa de conservação.

Alguns exemplos frisantes podem ser adduzidos para justificar apreciações. O troço da linha de Cascaes proximo da Cruz Quebrada tem exigido obras dispendiosas de defesa e conservação. No aterro do caminho de ferro em frente de Faro, em condições comparaveis ás de Marateca, reconheceu-se depois da construção a necessidade de substituir por empedrados os revestimentos de leivas plantadas de tramagueiras.

Na propria cidade de Setubal são hoje manifestas as dificuldades inherentes á defesa de aterros marginaes.

Taes são as razões que me levaram a modificar a opinião emitida em 1903, ou antes a propor a melhor solução, desde que tenha de ser posta de parte a passagem directa de Marateca, unica que admittira, pronunciandom-me sempre, então como hoje, contra a directriz que contorna o esteiro.

As objecções opostas são de duas ordens: uma jurídica, outra económica. Diz-se que a lei de 1903 não é respeitada, desde que a linha não tenha Setubal por origem. Sair porém de Setubal, aproveitando o troço até Palmella, ou ir á Gambia, representa apenas uma diferença de 5 kilometros, mas que não se reflecte nas taxas, nem na organização do serviço, quer de passageiros, quer de mercadorias, directo de ou para Setubal.

A razão económica é que a mercadoria e o passageiro deixarão de ficar em Setubal, se por lá não passam. Como se as viagens dos passageiros não se decidissem de antemão pelas facilidades que encontram, facilidades que permanecem intactas, havendo carruagens directas de ou para Setubal nos comboios do Sado, e as necessárias correspondências, como as ha para a linha de Evora nos comboios do Sul. O mesmo para a mercadoria, que encontra vantagem em ir a Setubal por pagar para ali 23 kilometros contra 50 kilometros até o Barreiro. O ponto está em que a barra de Setubal dê facil entrada e saída aos vapores e que haja no porto meios de rapida carga e descarga.

Em taes casos a mercadoria irá a Setubal, seja qual for o traçado da linha. Se as condições do porto e da barra não forem melhoradas, sobre tudo se não se con-

struir a projectada ponte-caes, de nada servirá levar a linha do Sado a Setubal.

O que os interesses da cidade pedem é, pois, que se faça, pelo municipio só ou com a cooperação do Estado a obra da conquista de terrenos e construcção da ponte-caes projectada nas Fontainhas, e não que se sacrifique o tráfego para Lisboa, que pela natureza das cousas, dadas as relações com a capital, é o mais importante, a um encargo inutil e perpetuo, conjugado com dispendio maior na construcção e a sujeição evitável de uma ponte girante.

Em contrario aos desejos de Setubal representaram já as camaras de Grandola e Alcacer, que a custo renunciam á sua constante aspiração de se derivar a linha do Poceirão, para aceitarem a variante que permite a construcção rapida e economica da linha, sem causar prejuizo a Setubal.

Se acaso vingasse o alvitre de se adoptar o traçado pela Gambia, o que havia fatalmente de suceder, mais cedo ou mais tarde, era rectificar-se a linha pela construcção de 8 kilometros facilímos entre Palmella e as proximidades de Gambia, ficando assim Setubal nas mesmas condições de serviço que com a variante de Palmella, depois de se terem gasto inutilmente avultadas quantias, e ficar a linha com uma poate girante, que se dispensa.

Questões economicas não se resolvem pelo sentimento nem pelos dictames das paixões locaes. Se os setubalenses consultarem apenas a razão fria e serena e estiverem o que mais convém á cidade, reconhecerão que acima de tudo estão as obras a fazer na barra e no interior do porto e a pronta construcção da linha, sem que lhes resulte prejuizo da variante estudada, a qual harmoniza o interesse local com o interesse geral.

Assim o penso; assim o disse e o escrevo, desejoso de contribuir para a solução de tão importante problema de fomento.

J. Fernando de Sousa.

ARBORIZAÇÃO DAS ESTRADAS

Não é a previdencia a melhor virtude da administração publica em Portugal. Conta-se com o dia de hoje e pouco se pensa no de amanhã.

Desaproveitam-se riquezas naturaes sem se receiar o mal que forçosamente tem de sentir-se mais tarde.

Em muitos factos de observação quotidiana podíamos assentear a demonstração do nosso asserto. Basta porém lembrar o que se dá sobre a arborização das estradas ordinarias e vias ferreas.

Nas estradas ordinarias a percentagem da extensão kilometrica marginada de arvores com regularidade é insignificante. Em muitas nem se faz plantação alguma nas bermas ou taludes; noutras fez-se uma vez mas deixaram-se entregues á natureza ou á acção dos malfeiteiros, e nunca mais se pensou em repovoar e preencher as faltas.

Nas vias ferreas não se trata devidamente da arborização dos taludes.

São verdadeiros erros.

Quem primeiramente o vem a sentir são as administrações ferroviarias.

Portugal, sem ter grandes florestas, tinha o numero de pinhaes bastantes para que até agora a travessa que suporta os carris saísse por um preço razoável.

A exploração exagerada dos pinhaes, que ás vezes mais parece devastação, a exportação que se está fazendo em larga escala de toragens de pequenas arvores, e a pequena actividade desenvolvida em novas sementérias já produziu o seu natural fructo — a alta do preço das madeiras.

Tudo quanto as administrações fizerem para desenvolver a plantação de arvores dos dois lados das suas linhas, contribuiria para diminuir o deficit geral, para valorizar a sua propriedade e para a melhor conservação das vias ferreas.

No nosso paiz dão-se excellentemente os eucalyptos. E' vêr como no ingrato Alemtejo, desolado e secco sob o

calor tropical do nosso sol de julho se alevantam aqui e além, magestosos junto das estações, frondosas arvores que fazem como que nodoar de oasis no deserto queimado dos restolhós!

Não poderia prolongar-se em alameda dupla as verdes fileiras de arvores que beneficiam a atmosfera, salubrissam a região, amaciam o clima, insinuam as aguas e dão traves, vigas, barrotes, travessas, materiaes de construcção cada vez mais caros, tanto pelo proprio custo como pelo preço do transporte?

Nalgumas partes é o choupo a arvore local que se vê medrar espontaneo e esbelto, mas raro logra enraizar no talude proscripto dos aterros das vias ferreas.

Deixando as vias ferreas e passando ás estradas ordinarias vemos mal identico. Ahi os particulares, proprietarios marginaes, geralmente são arboricidas. Respeitando menos os regulamentos do estado do que os das companhias ferroviarias, descascam nas arvores um anel que interessa o cambro, impedem a circulação da seiva e matam as arvores. Não ha testemunhas e ficam impunes esses delictos.

Quando são mais escrupulosos construem muros com prévia licença com o fim apenas de cortar as arvores.

E o que é mais extraordinario, os proprietarios marginaes geralmente tem razão.

Vejamos o motivo.

A escolha das especies plantadas nas estradas é mal feita.

Obedecendo a regras exclusivamente theoricas sobre a conservação das estradas não se amolda ás condições da localidade ou do terreno que atravessa.

Numa estrada que atravesse um chão fertil, uma baixa de regadio, a plantação de algumas arvores, como choupos, eucalyptos e outras assim, representa um prejuizo enorme para as propriedades vizinhas que não são indemnizadas d'isso. Estas arvores gulosas de humus estendem as raizes pelos campos fóra e vão a distancias consideraveis aurir a fertilidade das terras. Pela sombra projectada fazem prejuizos grandes. Mas ainda accresce que estas arvores aconselhadas são proprias para uns locaes e impropias para outros. Quem não as viu torcidas, rachiticas, torturadas nos cimos dos cabeços açoitadas do vento, sem terra onde se nutram, tendo de cavar pelo acido carbonico as minguadas galerias aonde estendem as suas enfezadas raizes?

E' que se não segue a regra de plantar em cada região que a estrada atravessa as arvores que vão bem na região, isto é, as arvores que os proprietarios tem, quer sejam de fructo quer não.

E ha ainda uma circunstancia attendivel que recomenda a plantação das arvores fructiferas, em muitos casos além do rendimento que produzem, o qual aproveita á conservação da estrada. E' que estas arvores são respeitadas pelos vizinhos.

Quem quer cortado um eucalypto que prejudica o seu predio, não se incomoda com uma oliveira na estrada.

Arvores rusticæ como o sobreiro e azinheiro; frugæs e silvestres como a oliveira, vão bem em grande parte, senão na maior, das bermas das estradas de Portugal.

Porque não as cerejeiras como no bello trecho da estrada do Fundão ao viso da serra da Gardanha?

Porque não o castanheiro de folha triunfal?

Plantem-se arvores embora os fructos sejam roubados que é riqueza que fica no paiz.

Pequena despesa custa.

Julgamos até que uns simples premios annuas concedidos aos cantoneiros das estradas por cada arvore posta e conservada no seu cantão dava o resultado requerido.

O. S.

BRINDES

A' disposição dos nossos estimaveis assignantes temos varios albuns com artisticas phototipias e aguarellas, da Companhia d'Orleans.

Como não são em numero tal que possamos enviar uma collecção completa a cada um dos nossos assignantes, só a remetteremos a quem no-la requisitar.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, attendendo á forma por que o engenheiro subalterno de 1.ª classe, chefe do serviço de tracção e oficinas dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, Luiz de Albuquerque de Orey, se houve na commissão de que foi encarregado, da compra em Inglaterra de um vapor para serviço dos mesmos caminhos de ferro: ha por bem mandar louvar o referido engenheiro pelo zélo e competencia com que desempenhou aquella importante commissão de serviço.

Paço, em 18 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques
Sarmento Osorio.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto de regulamento d'esta data, para a admissão e instrucción dos guardas-freios nos caminhos de ferro do Estado: ha por bem aprovar o referido regulamento que baixa assignado pelo Conselheiro Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado.

Paço, em 20 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques
Sarmento Osorio.

Regulamento da admissão de instrucción dos guardas-freios

Artigo 1.º Os guardas-freios serão escolhidos, nos termos do artigo 61.º do regulamento geral das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado, aprovado por decreto de 16 de novembro de 1899, entre os agulheiros, carregadores, praticantes do movimento e assentadores, ou entre individuos estranhos ao serviço dos mesmos caminhos de ferro, que tenham baixa sem nota do serviço militar.

Art. 2.º Os candidatos a guardas-freios, a que se refere o artigo 1.º, serão sujeitos á pratica e devidamente instruidos antes da sua nomeação como guarda-freios effectivos.

Art. 3.º Cada uma das direcções fixará em 31 de dezembro de cada anno o numero de individuos a admittir á instrucción, em vista da promoção provável durante o anno e do numero de individuos habilitados no anno anterior e ainda por nomear. Esta admissão será feita por concurso entre os individuos indicados no artigo 1.º

§ unico. Os individuos estranhos ao serviço serão admittidos ao concurso sómente quando não haja numero suficiente de candidatos das outras categorias.

Art. 4.º Para ser admittido ao concurso é preciso:

1.º Não ter menos de dezoito nem mais de vinte e oito annos;

2.º Ter suficiente robustez comprovada pela junta medica;

3.º Saber ler, escrever e contar correntemente, o que será comprovado por prova prática perante um inspector designado pelo chefe do movimento;

4.º Ter pelo menos um anno de bom serviço como agulheiro, carregador, praticante ou assentador.

§ 1.º Os candidatos estranhos ao serviço, além de satisfazerem ás prescrições dos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º, deverão provar:

1.º Que são portuguezes;

2.º Que não tem responsabilidade criminal;

3.º Que cumpriram a lei do recrutamento na parte que lhes for applicável.

§ 2.º São motivo de preferencia o comportamento exemplar, os bons serviços prestados, e, em igualdade das demais circunstâncias, a antiguidade no serviço.

Art. 5.º Os concorrentes preferidos serão considerados praticantes de guardas-freios e serão devidamente instruidos:

1.º Pela prática durante dois meses no serviço dos comboios, no primeiro mês nas guaritas acompanhados por guardas-freios effectivos, e no segundo nos fôrgons na companhia dos condutores;

2.º Pela frequencia subsequente, por tempo não superior a dois meses, de uma escola regida por um empregado escolhido pelo chefe do movimento, onde serão instruidos acerca dos regulamentos de polícia e exploração, na parte applicável, de circulação na via unica, de signaes, de condutores e guarda-freios, com a prática da respectiva escrituração e de horários e da tecnologia elementar de caminhos de ferro, no que interessa ao bom desempenho das respectivas funções e ao conhecimento das linhas e seu material.

Art. 6.º Durante o periodo de instrucción os praticantes de guarda-freio receberão o jornal correspondente á sua categoria e os praticantes e os individuos estranhos ao serviço o subsidio de 300 réis por dia, e, além d'esse salario ou subsidio, o abono de 1 real por kilometro, enquanto andarem praticando nos comboios.

Art. 7.º Durante a frequencia da escola, os praticantes serão empregados fora das horas de instrucción, de preferencia como faroleiros e engatadores ou como carregadores.

Art. 8.º Findo o periodo da instrucción, os praticantes de guardas-freios serão examinados por um jury composto do chefe do movimento e de dois inspectores, e classificados por ordem numérica em vista das provas prestadas e dos seus antecedentes.

Art. 9.º Os candidatos aprovados e classificados serão considerados guardas-freios auxiliares e voltarão á sua situação anterior ou farão serviço de engatadores ou faroleiros nas estações que lhes forem designadas, ou serão empregados como carregadores, faroleiros ou engatadores quando haja vaga, se são estranhos ao caminho de ferro, sendo chamados ao serviço como guardas-freios e nomeados efectivos pela ordem de classificação.

Art. 10.º As direcções organizarão sem demora, de commum acordo, o programma da instrucción em que se designarão minuciosamente os conhecimentos theóricos e praticos que hão de ser ministrados aos praticantes de guardas-freios.

Art. 11.º As direcções poderão, caso seja necessário, efectuar a admissão e instrucción do primeiro grupo de praticantes de guardas-freios antes de 31 de dezembro proximo futuro, sendo admittidos a concorrer os guardas-freios auxiliares.

Lisboa, 20 de julho de 1905.—O Presidente do Conselho de Administração, Antonio Augusto Pereira de Miranda.

Sua Majestade El-Rei a quem foi presente o projecto e orçamento do apeadeiro de Represa elaborado pela Direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste com data de 9 de dezembro de 1904: ha por bem, conformando-se com a informação prestada nesta data pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado, aprovar o referido projecto e orçamento, não devendo porém na execução ser alterada a rasante da linha, estabelecendo-se oportunamente o serviço local de mercadorias e reduzindo a despesa immediata a quantia não superior a 3:500\$000 réis.

Paço, em 24 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques
Sarmento Osorio.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de ferro

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a informação, datada de 28 do corrente mês, da commissão nomeada para examinar o troço da linha ferrea de Mirandella a Bragança, compreendido entre as estações de Mirandella e Romeu: ha por bem ordenar que se autorize a Companhia Nacional dos Caminhos de ferro a abrir provisoriamente á circulação publica o referido troço em conformidade dos horários aprovados por despacho de hoje.

O que se comunica ao director geral de exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 28 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques
Sarmento Osorio.

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Santa Comba Dão a Vizeu, apresentado a conta de liquidação da garantia de juro, relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1905 (segundo semestre do anno económico de 1904-1905) na importancia de 29:051\$185 réis:

Mostrando-se da mesma conta, e da do primeiro semestre do referido anno económico, que o rendimento kilometrico liquido annual d'esta linha foi de 904\$445,4118 réis, superior em réis 209\$445,4118, ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 51:983\$567 réis, diferença entre o juro do capital garantido na totalidade de 62:383\$458 réis e 16:397\$591 réis, proveniente d'aquele excesso;

Considerando que da referida quantia de 51:983\$567 réis ha a deduzir a de 22:983\$567 réis, já paga pelo Estado, em virtude da liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno económico, aprovada por portaria de 21 de janeiro ultimo;

Ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 20 do corrente mês, aprovar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 45.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro, como complemento da liquidação da garantia de juro do anno económico de 1904-1905, aquella diferença na importancia de 29:051\$185 réis.

O que se comunica ao director fiscal da exploração de caminhos de ferro para os devidos efeitos.

Paço, em 28 de julho de 1905.—D. João de Alarcão Velasques
Sarmento Osorio.

Tendo a Companhia Nacional de Caminhos de ferro, concessionaria da linha ferrea de Foz-Tua a Mirandella, apresentado a conta

da liquidação da garantia de juro relativa á exploração d'esta linha durante o periodo decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1905 (segundo semestre do anno economico de 1904-1905) na importancia de 25:419\$387 réis;

Mostrando-se da mesma conta, e da do primeiro semestre do referido anno economico, que o rendimento kilometrico liquido d'esta linha, excluindo o imposto de transito, foi de 1:015\$972,22 réis, superior em 315\$972,22 réis ao minimo fixado para despesas de exploração, sendo assim o Estado responsavel pelo pagamento da quantia de 41:944\$916 réis, diferença entre o juro do capital garantido na totalidade de 59:222\$135 réis e 17:277\$219 réis proveniente d'aquelle excesso;

Considerando que da referida garantia de 41:944\$916 réis ha a deduzir a de 16:525\$329 réis já paga pelo Estado, em virtude da liquidação relativa ao primeiro semestre do mesmo anno economico aprovada por portaria de 31 de janeiro ultimo;

Ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 20 do corrente mez, do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, aprovar a mencionada liquidação e ordenar que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á Companhia Nacional de Caminhos de ferro como complemento da liquidação da garantia de juro do primeiro e segundo semestre do anno economico de 1904-1905 aquella diferença na importancia de 25:419\$387 réis.

O que se comunica ao director fiscal de exploração dos caminhos de ferro, para os devidos efeitos.

Pago, em 28 de julho de 1905 — *D. João de Alarcão Velasques Sarmento Osorio.*

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Convindo providenciar sobre a construção do caminho de ferro de Mossamedes, mandada executar por decreto de 27 de maio de 1905: ha por bem Sua Majestade El-Rei determinar o seguinte:

Artigo 1.º A construção do caminho de ferro de Mossamedes fica a cargo da direcção dos caminhos de ferro de Loanda, criada por decreto de 3 de setembro de 1903, sendo-lhe extensivas as disposições applicaveis do referido decreto e da portaria regia da mesma data.

Art. 2.º O pessoal empregado nos serviços do caminho de ferro de Mossamedes será tirado do quadro temporario da direcção dos caminhos de ferro de Loanda, que para esse fim será aumentado com o seguinte pessoal:

Um engenheiro;

Quatro conductores;

Um chefe de armazens;

Um pagador.

Art. 3.º Para o pessoal empregado nos trabalhos do caminho de ferro de Mossamedes serão reduzidas a metade as ajudas de custo fixadas na tabella do artigo 16.º da portaria de 3 de setembro de 1903.

§ unico. São mantidas as ajudas de custo fixadas aos funcionários nomeados para o caminho de ferro de Mossamedes em data anterior á d'esta portaria, enquanto se conservarem sem interrupção no serviço do mesmo caminho de ferro.

Pago, em 18 de julho de 1905. — *Manoel Antonio Moreira Junior.*

Hei por bem, em nome de El-Rei, exonerar Abilio Eduardo da Costa Lobo do lugar de director, *ex-officio*, da The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited, para que fôra nomeado por decreto de 16 de abril de 1896 e que serviu com zélo e intelligencia.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 15 de dezembro de 1904. — *DONA MARIA PIA, RAINHA RÉGENTE.* — *Manoel Antonio Moreira Junior.*

Attendendo ao merecimento e mais circunstancias que concorrem em João Pinto Leite; hei por bem nomeá-lo para o lugar de director, *ex-officio*, da The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited, vago pela exoneração entendida por decreto de 15 de dezembro de 1904 a Abilio Eduardo da Costa Lobo.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 22 de julho de 1905. — *REI.* — *Manoel Antonio Moreira Junior.*

Convindo regular as disposições em vigor relativas á fiscalização do caminho de ferro de Benguella, estabelecida pela portaria de 18 de fevereiro de 1903, nos termos do artigo 24.º do contrato aprovado por decreto de 28 de novembro de 1902;

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros;

Usando da facultade concedida pelo § 1.º do artigo 15.º do Primeiro Acto Adicional à Carta Constitucional da Monarchia:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º E' mantida a direcção fiscal do caminho de ferro de Benguella, estabelecida pela portaria de 18 de fevereiro de 1903.

Art. 2.º A' Direcção Fiscal do Caminho de ferro de Benguella incumbe:

1.º Fiscalizar os serviços da construção e exploração do caminho de ferro de Benguella, de modo que tudo obedeça ás condições do respectivo contrato, e em harmonia com os regulamentos que forem superiormente aprovados;

2.º Executar todas as ordens emanadas da Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos, correspondendo-se directamente com ella, enquanto durar a construção do caminho de ferro, e dando-lhe conhecimento de todos os assuntos relativos aos serviços da fiscalização, podendo fazer uso do telegrapho todas as vezes que fôr julgado necessário pelo respectivo director, dando de tudo conhecimento ao governo da província;

3.º Prestar todas as informações ordenadas pelo governo da província, a cuja fiscalização e superintendência fica sujeita em tudo quanto respeita á administração;

4.º Correspondar-se directamente com o Governo Geral em casos urgentes ou outras circunstancias extraordinárias, dando de tudo conhecimento ao governo do distrito;

5.º Dar mensalmente conhecimento á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos de todos os assuntos que não sejam de mero expediente, e sobre que tenha havido correspondência com o governo da província;

6.º Enviar mensalmente á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos e ao Governo da Província, uma nota do estado dos trabalhos, expondo concisamente os assuntos tratados com a companhia e as decisões tomadas em virtude das atribuições que lhe forem conferidas.

7.º Enviar no fim de cada semestre á Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos e ao Governo da Província, um relatório sobre os serviços do semestre findo, expondo todas as circunstancias que possam esclarecer as questões relativas ao caminho de ferro.

Art. 3.º O pessoal da direcção fiscal do Caminho de ferro de Benguella, será provisoriamente constituído da seguinte forma:

Um engenheiro-director da fiscalização;

Dois conductores;

Dois apontadores de 1.ª classe;

Dois apontadores de 2.ª classe;

Um amanuense;

Um continuo.

Art. 4.º A nomeação do pessoal da direcção fiscal do Caminho de ferro de Benguella será feita em conformidade das disposições do plano de organização dos serviços de obras publicas, comércio e industria, na Direcção Geral do Ultramar e nas províncias ultramarinas, aprovado por decreto de 20 de agosto de 1892, aproveitando-lhe as vantagens concedidas pelo artigo 11.º do referido plano.

§ unico. Em caso de urgencia, para prover a qualquer vacatura, ou para attender a qualquer necessidade de serviço superiormente ordenado, poderá o Governo da Província nomear, provisoriamente, mediante requisição do engenheiro-director da fiscalização, os individuos que o mesmo director julgue competentes.

Art. 5.º A constituição do quadro do pessoal será modificada á medida que as necessidades do serviço o forem exigindo, devendo o engenheiro-director propor e fundamentar as modificações que se tornem necessarias.

Art. 6.º O pessoal da direcção fiscal desempenhará os serviços da sua competencia que superiormente lhe forem incumbidos e será obrigado a trabalhar, além do tempo normal, sempre que, por exigencias de serviço, o engenheiro-director assim o determine, sem direito a qualquer gratificação especial.

Art. 7º Os vencimentos do pessoal da direcção fiscal serão regulados pela tabella seguinte:

	Categoria	Exercicio	Ajuda de custo permanente	Ajuda de custo diaria
Engenheiro-director	720\$000	2:400\$000	1:080\$000	3\$000
Engenheiro-adjunto	720\$000	2:160\$000	900\$000	2\$500
Conductor de 1.ª classe	360\$000	1:200\$000	360\$000	1\$000
Conductor de 2.ª classe	300\$000	720\$000	288\$000	\$800
Apontador de 1.ª classe	240\$000	300\$000	180\$000	\$500
Apontador de 2.ª classe	200\$000	240\$000	180\$000	\$500
Amanuense de 1.ª classe	240\$000	180\$000	180\$000	-\$-
Amanuense de 2.ª classe	180\$000	180\$000	180\$000	-\$-
Continuo	-\$-	219\$000	-\$-	-\$-

§ 1.º As ajudas de custo permanentes fazem parte do vencimento de exercicio.

§ 2.º As ajudas de custo diarias serão abonadas por motivo de

serviço exterior, de forma a não serem excedidos os seguintes limites: engenheiro-director, duzentos e quarenta dias; engenheiro-adjunto, duzentos e setenta dias; conductores e apontadores, trezentos e sessenta dias.

Art. 8.º Todo o pessoal da direcção fiscal tem direito a transportes por conta do Estado, nos termos da legislação provincial, sempre que tiver de viajar em serviço.

Art. 9.º O engenheiro-director centraliza e superintende todo o serviço do pessoal sob as suas ordens, competindo-lhe atribuições analogas ás do engenheiro-director das obras publicas da província, ao qual é equiparado.

Art. 10.º No exercício das suas atribuições, a direcção fiscal do caminho de ferro de Benguela regular-se-ha pelas disposições legaes relativas aos caminhos de ferro da metropole e em especial pelos regulamentos de 31 de dezembro de 1864 e 11 de abril de 1868, 15 de março de 1888 e 7 de setembro de 1899, assim como pelo que lhe for applicavel das disposições relativas ao serviço de obras publicas da província.

Art. 11.º A direcção fiscal do caminho de ferro de Benguela, terá a sua séde provisoria em Benguela, e será installada em edificio do Estado, ou alugado pelo Estado, ficando o Governo autorizado a transferi-la para onde as circunstancias vijerem a indicar.

Art. 12.º Ficam revogadas as portarias de 18 de fevereiro de 1903 e de 27 de janeiro de 1905.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 22 de julho de 1905. — REI. — Manoel Antonio Moreira Junior.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Tarifa de livretes kilometricos. — Foi aprovado provisoriamente e vai entrar em vigor para experencia, uma tarifa commun a todas as linhas do Estado de livretes kilometricos.

Estes livretes autenticados cem o retrato e a assignatura e válidos por tempo determinado, compõem-se de coupons de 5 kilometros cada um, sommando uma certa extensão e são vendidos com redução, sobre o preço da tarifa geral, variavel e crescente com o total do livrete. E' este apresentado nas bilheteiras, quer do Sul e Sueste, quer do Minho e Douro para em troca do bilhete pedido para cada viagem se cortarem os coupons correspondentes ao percurso respectivo.

Os livretes pôdem ser individuaes ou collectivos. Estes pôdem ser utilizados, isoladamente ou em grupo, por diversas pessoas da mesma familia, até o numero de seis, cujos retratos figuram no livrete; podem-o ser tambem para tres socios ou empregados de casa commercial isoladamente ou em grupo.

Os livretes são vendidos para menores percursos, com redução maior e sem a exigencia de retrato a portadores de livretes kilometricos, bilhetes d'excursão ou de banhos de linhas estrangeiras.

O livrete deve ser apresentado com o bilhete sempre que se exija.

Os passageiros teem direito á franquia de 30 kilogrammas de bagagem.

Os livretes pôdem ser de qualquer das classes.

A nova tarifa, muito vantajosa para o publico, é moldada na tarifa similar, commun a todas as linhas espanholas, que teem tido grande aceitação no paiz vizinho.

Se dêr, entre nós, como é d'esperar, bom resultado, seria conveniente a sua extensão a todas as linhas portuguezas.

Tarifa de reembolsos. — Foi remoldada a tarifa de reembolsos da Direcção do Sul e Sueste, modificando-se os preços e tornando-a applicavel a todas as estações das linhas.

Foi mandada preparar tarifa analoga para as linhas do Minho e Douro.

Tarifa d'excursões. — Foi aprovada uma nova tarifa H d'excursões terrestres e fluviaes nas linhas do Sul e Sueste, applicavel ao aluguer de comboios e vapores.

Codificam-se e reveem-se nella as diversas disposições em vigor, tornando-as mais methodicas e accordes com as indicações da experencia.

Para os comboios o preço é por passageiro com um minimo de cobrança por comboio e kilometro.

Faculta-se a inclusão da 1.ª classe. Ha preços geraes de applicação e preços especiaes para as proveniencias

ou destinos de Lisboa e Setubal. E' consideravelmente reduzida a taxa dos vapores em ligação com os comboios.

Estabelecem-se preços para excursões no rio dentro da barra entre Villa Franca e S. Julião ou fóra da barra até Cascaes.

Bilhetes de ida e volta. — Foi ampliada ás estações de Estremoz, Borba e Villa Viçosa a tarifa A de bilhetes de ida e volta do Sul e Sueste, ficando aquellas estações com bilhetes d'esta especie para as relações com Lisboa, Setubal, Evora, Beja e Faro e vice-versa.

Transportes de cortiça. — A estação d'Estremoz, Borba, Villa Viçosa e Ameixial ficam formando uma zona para os transportes de cortiça para o Barreiro, applicando-se-lhes o preço especial da alinea D da tarifa especial n.º 13, p. v.

NOTAS DE VIAGEM

V

Pittsburgh — A praga photographica — Companhia Westinghouse — Cincinnati — Um bello dia no campo — S. Luiz e a sua grande estação — O tumulo de Lincoln.

Pittsburgh é, como dissemos, a cidade do ferro, do fumo, do negrume, o que lhe imprime um caracter infernal muito suggestivo. *Ville en fer* lhe chamámos, por gracejo, e mais tarde vimos que alguém, antes de nós, fizera igual calemburgo.

Tão grande é a povoação, tão distanciadas as grandes fundições e altos fornos em que se trabalha o ferro e o aço para todas as applicações, que foi necessário levar ali os congressistas em comboios especiaes, dentro dos quaes se passou uma boa parte do dia, circulando na cidade e proximidades.

A comissão local preparára nesses comboios toda a commodidade para os convidados. Não só o material — carros estofados, vastos, — era excellente, como a cada momento eram oferecidos refrescos, licores, charutos, interessentes carteirinhas de couro com um primoroso guia da excursão, mappas dos arredores, plantas da cidade, etc., etc.

Infelizmente d'esta, que tão bem se poderiam gozar os pittorescos aspectos, das janellas do comboio que serpenteou por quasi todos os seus bairros, arredores e bellas pontes, quasi nada se viu porque augmentando o negrume ordinario da atmosphera, sempre carregada de fumo de milhares de chaminés de fabricas, a chuva caiu por vezes, com força.

Isso valeu que — só ali — nos livrassemos d'uma infernal praga que infesta toda a America — as machinas photographicas. Durante um mez que durou o congresso, com as suas sessões, estudos, excursões e festas, não foram menos de cem as vezes que os senhores photographos nos fizeram estar em posição, para nos tirarem em grupos; isto é, a 6 minutos cada vez foram 10 horas de viagem consagradas a estes artistas que logo nos davam o seu bilhete para, se quizessemos, podermos obter uma prova do seu trabalho, no dia seguinte, mediante um ou dois dollars.

Já se vê que não fizeram mau negocio, sendo a unica classe que, na America, se serviu do congresso para fins especulativos.

Pena foi que, tendo-se tirado tantas photographias, não haja uma da sessão de inauguração ou da final em que, verdadeiramente, só congressistas figuravam.

Em Pittsburgh os excursionistas visitaram, entre outras, as vastas officinas da poderosa companhia Westinghouse, que se pôdem dizer não só as mais importantes dos Estados Unidos como do mundo, na especialidade dos trabalhos electricos, que foram tambem dos mais interessadamente examinados pelos visitantes.

Chega a ser estonteador o aspecto d'aqueellas vastissimas e bem organizadas officinas, onde trabalham alguns milhares de homens e de mulheres, preparando desde o mais pequeno pertence electrico até o mais poderoso

dynamo, d'aquellas naves enormes onde giram os tornos preparando as peças mais importantes, passou-se depois á experiença dos novos freios que, a uma voz dada, foram postos em movimento, supondo-se dois comboios vindo em grande velocidade um contra o outro. O efeito foi maravilhoso: os freios de todos os 50 veículos de cada trem cerraram em 6 segundos; quer dizer que mesmo supondo que os trens viessem ambos á velocidade de 90 kilómetros á hora, avistando-se apenas a 200 metros começariam logo a afrouxar e viriam parar andando só 75 metros, parando ainda a 50 metros um do outro.

Depois fez-se o ensaio da applicação não só do freio como do sistema de engate Westinghouse e ligação dos tubos do freio, num comboio de 50 vagões de mercadorias. O comboio, indo a toda a velocidade, foi cortado em varias secções e cada uma d'ellas parou apenas a duas revoluções da roda.

Por fim fizeram-se varias experiencias com a nova locomotiva electrica Baldwin-Westinghouse, de corrente alternativa monofásica, que provaram a excellencia d'esta machina.

O resto do dia passou-se em visitas ás grandiosas officinas da industria do aço, onde os excursionistas viram, com assombro, os trabalhos de peças de blindagem de 0⁰,30 d'espessura, de carris de 40 kilogrammas e outras; os altos fornos que, por entre as brumas que envolviam a cidade, elevavam até o céu os seus penachos de fogo.

Simplesmente deslumbrante!

Para dar aos leitores uma rapida noção do que é esta extraordinaria cidade, bastará dizer-lhes que ella é a primeira do mundo na producção do ferro, aço, placas de estanho, tubos, máquinas electricas, carvão, vidro, petróleo, rolhas, etc., sendo em 1903, 450 mil contos o valor da producção das suas 5.000 fabricas em que trabalham 250.000 empregados e que representam um capital de 500 mil contos.

No que se refere ao ferro e aço, a producção de todo o mundo, em 1902 foi de 33 milhões de toneladas; Pittsburgh entrou nesta verba com 14.000.000 de toneladas, mais do que toda a Grã-Bretanha. Na de carris quasi que iguala a producção total ingleza, que foi de 750.000 toneladas, produzindo Pittsburgh 712.500 toneladas.

No dia seguinte a viagem faria nova *época* em Cincinnati, a bella capital do Ohio, onde bem diferentes atracções nos esperavam.

«Cada qual dá o que tem» diz o proverbio, e Cincinnati sendo a terra dos prados azuis, da alegria sincera e familiar, dos bellos exemplares hípicos, deu aos excursionistas um passeio de campo que lhes refrescou o espirito um pouco cansado já de ver fabricas, officinas, estações, tunneis; deu-lhes um dia alegre, como entre velhos amigos que se encontram; mostrou-lhes os bellos cavalos das suas apuradas raças entre os quais havia um no valor de cem contos de réis; fez-lhes ouvir as canções dos seus camponezes, ao som da guitarra e do violão enquanto, sentados na relva fresca nos era servido um lanche delicioso, regado pela bebida local: agua gelada com whiskey tendo mergulhado um ramo de ortelã pimenta, verde. Agradabilissima aquella digressão, a primeira parte da qual foi feita, entre Cincinnati e Lexington, nas bellas carroagens da Companhia Queen & Crescent Route, assim chamada por ligar a cidade-rainha, Cincinnati, á cidade crescente, Nova Orleans.

Teremos, mais tarde, que nos referir, de novo ao excelente serviço d'esta que melhor pudemos apreciar no percurso de Chattanooga a Nova Orleans. Naquelle pequeno trajecto notámos logo que é esta uma das linhas melhor construidas, sendo suavissimo o movimento á velocidade de cerca de 70 kilómetros.

Aos excursionistas foram dados lindos livrinhos descriptivos intitulados «Da janella» mostrando tudo o que se vê da janella do comboio durante o trajecto por esta rede.

O dia seguinte passou-se em S. Luiz, a grandiosa cidade capital do Missouri que tão fallada se tornou no anno passado por motivo da sua grande exposição.

D'esta restam de pé ainda alguns edificios que nos dão ideia do gosto artístico do seu conjunto.

Mas o que mais tinhamos que examinar é o monumento que mais brilha hoje na cidade é a sua *Union Station*, uma das mais bellas do mundo.

Tão minuciosamente a examinámos, tão grandiosa ella é, tão primorosos livros da sua descrição nos foram oferecidos que nos dedicaremos a tratar d'este deslumbrante edifício em artigo especial, mais tarde, quando o autor d'estas *notas* regresse da longa viagem que está realizando.

Uma observação cabe aqui sobre uma especialidade dos Estados Unidos á qual pertence esta estação central:

Estas grandes estações no centro das cidades, não são, como na Europa, d'esta ou d'aquella companhia, exclusivamente, Pôdem mesmo não ser de nenhuma companhia ferroviária; são como que uma casa d'aluguer, com varios inquilinos. Regularmente são as companhias de caminhos de ferro que formam em commun uma outra companhia que construe a estação e a aluga a cada companhia que aí quer fazer serviço, dando-lhe accommodações para o seu pessoal, escritórios, armazens, etc., em separado. Tem por isso que ser vastíssimas.

As companhias fazem as suas linhas d'acesso e pagam o aluguer da parte que utilizam, o que representa os proventos da companhia constructora.

S. Luiz, como todas as cidades americanas, é extensíssima, de um commercio intenso e importantíssimo, e de grande actividade industrial.

Aí foram visitadas as officinas de uma companhia bem conhecida em Lisboa pelos seus excellentes produtos, de que nós nos servimos diariamente.

Referimo-nos aos carros electricos que a companhia Carris teve o bom conselho de encomendar á *S. Louis Car C.* uma das melhores fabricas de veículos d'este género.

Esta companhia fabrica-os não só para tracção electrica como para as proprias companhias de vias ferreas americanas. Ali nos foram mostrados pelo amavel director da companhia luxuosas carroagens, algumas destinadas a linhas de grande trajecto, com todas as commodidades, inclusive leitos, cosinha, etc.

E' muito notável, em S. Luiz, o bairro dos parques particulares rodeando cada habitação em que, a par do luxo, se nota aprimorado gosto na construcção.

Partindo pela linha da companhia «Illinois Central» em direcção a Chicago, os convidados detiveram-se em Springfield para visitarem o tumulo de Lincoln. Era justa esta homenagem ao arrojado luctador pela libertação dos escravos.

Nessa noite dava-se entrada na capital do Illinois, a grande Chicago cuja descrição trataremos no seguinte artigo.

De Paris á America por Lisboa

Com o presente n.º distribuimos a tarifa das viagens directas entre Paris e Rio de Janeiro, ou Montevideu e Buenos-Aires, com passagem por Lisboa. A modicidade dos preços, 1885000 réis para o Rio e 2225000 réis para Montevideu ou Buenos-Aires, deve por certo fazer convergir a Lisboa uma grande quantidade de viajantes.

O immenso alcance d'esta medida é de molde a não ser necessário encarecer-lá; salta bem aos olhos. Mas para que a sua efficacia seja tão grande quanto pôde ser-lo, é necessário que acabem de uma vez com as péias que lazaretos e passaportes põem ao bom desejo dos forasteiros para se aproveitarem das vantagens que esta tarifa lhes proporciona.

As nossas relações commerciaes com a Republica Argentina tendem a estreitar-se. D'ahi hão de resultar inevitavelmente relações d'outra ordem que provoquem a necessidade dos habitantes d'aquella região da America virem a Portugal.

O preço da viagem, 1805000 réis é deveras convidativo, bem como o não é menos o da viagem do Rio de Janeiro ou de Santos, 1575000 réis, em primeira classe.

A validade dos bilhetes para Paris, sendo de quatro meses, a grande corrente dos viajantes americanos que

se dirijam ao centro da Europa, ha de sem duvida escolher Lisboa para ponto de desembarque, tornando uma realidade a formula hyperbolica de que Lisboa é o caes da Europa.

Ao governo cumpre não afugentar essa corrente com as dificuldades quarentenarias, fiscaes e outras de qualquer especie.

E' a população fluctuante que faz a riqueza das grandes capitais. E' ella que sustenta os theatros, que enche os hoteis, que frequenta os cafés e os restaurantes, que dá vida e movimento ás localidades.

Nós temos muito que mostrar aos estrangeiros. Tornemos-lhes conhecidas as bellezas do nosso paiz por meio de albuns illustrados, cartazes artisticos, façamos propaganda das nossas maravilhas architectonicas, da nossa vegetação, dos nossos monumentos, das nossas montanhas, das nossas thermas, do nosso clima, emfim.

Lisboa pôde ser uma opulenta estação de inverno. Toda a nossa costa uma série de estações balneares; Cintra e Bussaco, deliciosas estações de verão.

Façamos valer o que temos; sigamos o exemplo das nações estrangeiras que não deixam os seus creditos por mãos alheias, não se poupando a despesas para chamar a corrente dos viajantes que todos os annos aos milhares lá vão deixar o seu dinheiro, e muitas vezes tendo bem menos que ver e admirar do que encontrão no nosso Portugal.

Mas para isso é preciso demolir a grande muralha que nos isola: os passaportes reforçados com as quarentenas.

O tunnel de Boston

O tunnel de Boston, na linha oriental de Boston, recentemente aberto á exploração apresenta varios detalhes de verdadeiro interesse technico.

Em toda a sua extensão, duas milhas approximadamente, tem via dupla.

Desde uma das estações terminus até uma das intermédias estende-se um ducto para ventilação, que corre na parte superior da galeria. Tem de secção transversal trinta e oito pés quadrados.

Pelo tunnel correm tres sistemas de conductores. Pelo centro, passam os cabos transmissores da energia que pertencem a companhia concessionaria da linha, e dois aos lados pertencentes um á Companhia de illuminação electrica de Edison, e outra á Companhia de Telegraphos e Telephones de New England.

A todo o comprimento da dupla via ha uns contracarris, separados dos carris de serviço por um afastamento de uma pollegada e tres quartos e cujas cabeças se levantam acima d'aquelles uma polegada. Esta disposição assegura praticamente a impossibilidade de descarrilamento.

O tunnel é illuminado por tres filas de lampadas incandescentes de 16 velas a 110 volts, com intervallos de doze pés, podendo alimentar-se independentemente do circuito geral do trolley por tres focos exclusivos, o que assegura a permanencia da illuminação sem que fique sujeita a qualquer avaria do sistema geral de produção da energia.

As linhas ferreas do mundo

Pelas estatísticas publicadas numa revista allemã, vê-se que em 1902 havia em exploração 837,416 kilometros de linhas ferreas, divididas da seguinte forma:

Europa, 296:051; America, 421:571; Asia, 71:372; Africa, 23:417; Australia, 25:005.

O paiz que possue a rede de caminhos de ferro mais extensa é os Estados Unidos do Norte da America, 300:000 kilometros. Este facto explica-se não só pela grande extensão do seu territorio, como tambem pelo assombroso movimento do seu commercio e da sua industria.

O numero de pessoas que prestam serviços nas linhas norte americanas, desde os directores até os mais hu-

mildes empregados, eleva-se a 1.192:315. Um verdadeiro exercito, formado por 225:422 guarda-freios e conductores, 148:315 machinistas, 150:615 fogueiros, 228:280 aguileiros e 229:592 operarios. Nas direcções e serviços centraes ha 41:000 empregados.

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, em Janeiro a Março
(Valores em mil réis)

	1905	1904
I—Animaes vivos	503.255	901.367
II—Materias primas para as artes e industrias.....	6.346.520	7.042.073
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	1.634.437	1.925.681
IV—Substancias alimenticias	5.016.296	3.393.017
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	832.801	873.236
VI—Manufacturas diversas..... Taras.....	1.221.080 25.978	1.192.274 23.854
Totaes	15.580.367	15.351.502
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	718.217	1.343.281
II—Materias primas para as artes e industrias.....	1.278.456	1.294.926
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	407.168	564.925
IV—Substancias alimenticias	3.709.584	3.589.314
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	16.123	26.216
VI—Manufacturas diversas.....	456.954	508.814
Totaes	6.586.499	7.327.476

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de julho de 1905

Pouco movimento na maior parte dos valores, com excepção das acções da Companhia do Assucar de Moçambique.

Acções do Banco de Portugal mantiveram o preço de 178\$000 réis.

Inscrições de 3 % ao comprador mantiveram o preço de 41 % e 41,05 %.

Inscrições de 3 % assentamento mantiveram-se entre 41,45 e 41,40.

Acções da Companhia dos Tabacos de coupon, os preços regularam entre 122\$200 e 124\$800.

Acções da Companhia dos Fosforos subiram a 65\$000 réis, ficando hoje a 64\$000 réis.

Acções da Companhia Real dos Caminhos de ferro baixaram de 68\$000 a 66\$800 réis. Obrigações do 2.º grau baixaram de 52\$500 a 51\$900 réis.

Acções da Companhia do Assucar de Moçambique subiram de 59\$700 a 65\$300 réis, tendo baixado a 60\$200 réis, ficando compradores a 61\$000 réis para esta liquidação.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	50 1/16	—	Desconto no Banco
" cheque	49 13/16	49 11/16	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	572	573	No mercado.....
" cheque	574	576	Cambio do Brazil
Berlim 90 d/v....	235	236	Premio da libra...
" cheque	238 1/2	240	e
Francfort 90 d/v	235 1/2	236 1/2	\$370
" cheque	238 1/2	240 1/2	
Madrid cheque....	720	727	

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

JULHO

BOLSAS	17	18	19	20	21	22	24	25	26	27	28	29	31
Lisboa : Inscrições de assent.	41,34	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	41,40	42,15	41,40
» coupon ..	41,05	41,01	41,05	41,05	41	41	41	41,05	41,05	41,05	41,01	41,05	41,05
Obrig. 4 % 1888	-	20.300	20.250	20.250	20.250	-	-	-	20.200	20.200	20.150	-	-
» 4 % 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52.500	-	-	-
» 4 1/2 % assent	-	-	-	-	-	-	62.000	-	-	62.000	-	62.000	62.000
» 4 1/2 % coupon int	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61.000	-	-	61.000
» externo 1.ª série	66.300	66.200	66.200	66.200	66.200	66.200	66.200	66.300	-	66.200	66.100	66.000	-
» 3 % 1905	9.450	9.450	-	9.450	-	9.450	9.450	9.450	9.450	9.450	9.450	-	9.450
» Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal	-	178.000	-	* 180.500	178.000	-	-	178.000	178.000	178.000	178.000	178.000	178.000
» Commercial	132.000	132.000	-	-	-	-	-	-	133.000	-	133.000	133.000	-
» Nac. Ultramarino	-	99.500	99.500	-	-	99.600	99.800	99.800	99.900	-	-	-	-
» Lisboa & Açores	118.000	118.000	-	118.000	-	118.000	-	-	-	118.000	-	-	118.000
» Tabacos coupon	121.800	122.000	122.200	-	122.000	122.200	121.700	121.800	121.900	121.800	121.500	-	120.500
» Comp. Phosphoros	-	62.800	62.800	62.800	63.100	64.200	64.000	64.200	64.800	65.000	64.600	64.200	64.000
» Real	68.300	-	68.000	-	-	-	-	-	-	-	67.000	67.000	66.900
» Nacional	-	10.500	10.450	-	10.450	-	-	10.400	-	-	10.400	10.300	-
Obrig. prediaes 6 %	94.600	-	-	-	94.600	93.000	-	-	-	-	-	93.200	-
» 5 %	88.500	88.500	88.500	88.650	88.500	88.500	88.650	88.650	88.650	88.650	88.500	88.650	-
» C.ª Beira Alta	-	33.600	-	-	33.900	-	-	34.200	-	34.500	34.450	34.400	33.400
» Real 3 % 1.º grau	-	-	73.000	-	-	-	-	72.600	-	-	-	-	73.000
» 3 % 2.º »	52.500	-	-	52.500	52.400	52.400	52.500	-	-	-	-	-	51.900
» Nacional 1.ª série	-	-	-	72.300	72.300	72.300	-	-	-	-	-	-	-
» Atravez d'Africa	88.600	-	-	-	88.700	88.700	88.800	-	88.900	88.700	88.800	-	88.600
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	67,50	67,55	67,75	67,70	67,65	68	67,95	68,02	67,95	67,95	67,80	67,90	-
Acções Comp. Real	350	-	348	351	350	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	35,25	35	-	-	-	-	-	34	-	-	-	-	-
» Madrid-Zaragoza	275	274	278	282	278	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	168	-	169	-	167	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	380	-	-	383	-	382	382	-	-	-	383	-	-
» 2.º »	272	270	270	270	271	270	270	270	270	-	269	270	-
» Beira Alta	-	-	-	-	174	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Caceres	124	124	122,50	122,50	122,50	-	121,75	121,25	122	-	122	-	-
Londres : 3 % portuguez	67,62	67,62	67,75	67,75	67,75	-	67,87	67,87	67,87	67,87	67,87	67,87	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	92,40	91,81	-	92,12	-	-	-	92	92,06	92,43	-	-	-

* 1.º de 1095.

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1905		1904		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		de	a	Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	Réis
COMPANHIA REAL				Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida	2 8 Jul 9 15 »	693	98.527.000	142.174	693	98.770.181	142.525	2.255.696.000	2.252.962.942
				»	96.080.000	138.643	»	98.770.181	142.525
								2.351.776.000	2.351.733.123
									42.877
Nova rede garantida	2 8 Jul 9 15 »	380	12.994.000	34.194	380	13.853.819	36.457	317.846.000	322.199.058
				»	13.028.000	34.284	»	13.853.819	36.457
								330.874.000	336.052.877
									5.178.877
Vendas Novas	2 8 Jul 9 15 »	70	1.690.000	24.142	70	1.689.000	24.128	46.743.000	36.450.000
				»	1.686.000	24.085	»	1.689.000	24.128
								48.429.000	38.139.000
									10.293.000
Sul e Sueste	21 31 Mai 1 10 Jun	550	32.548.475	59.179	528	35.972.925	68.130	439.437.221	459.321.554
				»	29.814.740	54.208	»	32.479.825	61.514
								469.251.961	491.801.379
									22.549.418
Minho e Douro	11 20 Mai 21 31 »	343	38.364.672	111.850	343	33.772.747	98.462	515.609.737	458.777.599
				»	41.583.343	121.234	»	40.968.815	119.442
								558.193.080	499.746.414
									58.446.666
Beira Alta	11 17 »	253	7.115.815	28.123	253	7.218.521	28.531	167.279.093	161.862.947
				»	5.759.057	22.763	»	6.026.561	23.820
								173.038.150	167.389.508
									5.648.642
Nacional — Mirandella e Vizeu	18 24 »	105	1.820.194	17.335	105	1.862.281	17.736	41.355.096	41.530

Recueil de types de ponts pour routes

Com o titulo *Recueil de types de ponts pour routes* publicou o sr. Maurice Koechlin administrador director da companhia de construção de Lavallois-Perret, um interessante trabalho que constitue um precioso guia pratico na construção de pontes, dos tipos usuaes, metalicas empregada nas estradas ordinarias.

O livro pertence á *Encyclopédie des travaux publics*, da casa editora de Paris, Ch. Béranger.

Occupa-se primeiramente da escolha dos tipos de pontes segundo a carga que deve suportar, segundo o vão e segundo a largura.

Os vãos escolhidos são de 4^m,0, 8^m,0, 10^m,0, 15^m,0, 20^m,0, 25^m,0 e 30^m,0. Com estes facilmente se concluem os intermediarios.

Para cada um d'estes tipos com as suas variantes segundo são para uma ou mais vias, com passeios ou não, apresenta os desenhos respectivos e para os calculos das dimensões as tabellas com os momentos de inercia, tanto para o caso das vigas em *I* cheias, como para as vigas compostas de 4 cantoneiras, até 120×120×15, e duas soleiras até 0^m,1 de largura, para as cantoneiras isoladas de ramos eguaes ou deseguaes, para os ferros em *U* e em *T*, para os ferros zorés, dando ao mesmo tempo os pesos por metro corrente do ferro mais usualmente empregados nestes trabalhos.

Seguem-se tabellas sobre os rebites com os esforços ao troncamento a que pôde resistir segundo o regulamento frances; sobre o peso das chapas, barras e vergalhões e ainda outras de utilidade para a redacção dos projectos.

Ocupando-se em seguida rapidamente das formulas empregadas nos calculos e em especial os do troncamento longitudinal, dos rebites, das cantoneiras e ferro perfilados, do vento e das flexas, das cobre-juntas, passa logo a exemplificar com o estudo de varios tipos de pontes.

O calculo é completo e disposto de modo que só nisso vae um exemplo a imitar.

A primeira ponte estudada é de 4^m,0 de vão e 4 de largura.

Tem 2 banzos exteriores de viga cheia e uma longarina média de alma menos alta. Entre os banzos e a longarina estão carlingas a 0,95 que supportam abobadilhas de tijolo coberta de beton que sustenta o pavimento de Mac-Adam.

Calcula-se a carlinga, as vigas principaes e as intermédias attendendo á carga permanente e movel e ao trabalho do metal; calcula-se a pressão nos apoios e flechas e faz-se seguidamente a medição da obra. Seguem-se do mesmo modo os projectos para pontes diversas com vãos maiores e viga de rotula sempre com a mesma concisão, o mesmo metodo. O atlas com as suas figuras claras ajudam á comprehensão da materia.

Este livro é em resumo um precioso auxiliar na mão de um engenheiro; guia e modelo em muitos casos, sempre uma obra que se consulta com proveito, apresentada modestamente sem alardes mathematicos e sem pretensões a servir para a construção de qualquer ponte.

O. S.

Publicações recebidas

Associação dos Jornalistas de Lisboa. — Recebemos o relatorio da direcção referente á gerencia de 1904.

Por ella se vê o zelo e economia com que procedeu a dedicada direcção, conseguindo fazer todas as despesas durante um anno com a limitadissima verba de cento e cincuenta e sete mil réis.

Esta sympathetic associação tem capitalizada a esta data a quantia de 2:339\$155 réis, e em caixa a quantia de 284\$570 réis. Como se vê o seu estado é prospero e demonstra o muito zelo que na gerencia tem empregado a direcção.

Cosinhas Economicas de Lisboa. — Temos presente o relatorio da direcção relativo á gerencia da humanitaria instituição que tanto bem faz ás classes menos protegidas da fortuna.

Se entre nós a miseria é grande, certo é que o espirito d'altruismo, que a caridade, não é menor.

O numero das varias rações vendidas em todas as cosinhas durante o anno findo foi de 2.812.736, que deixaram o prejuizo de 13:342\$500 réis.

Este deficit da exploração é coberto pela caridade das almas bondosas que se condoem dos desgraçados, e apesar de todas as dificuldades com que a gerencia tem a lutar, graças ao espirito generoso da alma portugueza, a Sociedade das Cosinhas Economicas fechou o anno de 1904 com um saldo de 1:516\$982 réis.

Repetimos, se a miseria é grande em Lisboa, a caridade não é menor. E a sympathetic instituição é a distribuidora de toda essa Caridade.

O Progresso de Lourenço Marques — Do sr. Clemente Nunes de Carvalho e Silva, recebemos um memorandum em que explica os motivos da suppressão d'aquele journal, que justifica com varias notas e documentos anexos.

Agradecemos a offerta.

TRACÇÃO ELECTRICA

Lisboa

Foi requerida a concessão d'uma linha electrica entre o Lumiar e Bucellas, para o transporte de viajantes e mercadorias.

Belgica

A Belgica foi o paiz que com maior rapidez desenvolveu as suas linhas feras. Não querendo perder o logar adquirido na sua marcha de progresso e civilização trata de ser o primeiro paiz que substitua radicalmente a tracção a vapor pela electrica.

O Estado encarregou um engenheiro de estudar essa transformação.

Do relatorio agora apresentado vê-se que bastam tres estações centraes em todo o territorio belga para formar a energia necessaria ao grande trafejo das suas linhas.

E' a Belgica o primeiro paiz que implanta a tracção electrica de uma forma definitiva e completa em toda a sua rede ferroviaria.

Uruguai

Em Buenos Aires constituiu-se uma companhia com o capital de 750.000 duros, que tem por fim substituir todos os trens de praça e aluguer, por automoveis electricos.

O numero de trens naquellas condições existentes em Buenos Aires são 3.000.

A companhia conta pôr em serviço 3.500 automoveis electricos.

Africa do Sul

Vae ser inaugurada, por estarem já concluidos os trabalhos, uma linha electrica de tremvias entre Kimberley e Alexanderfountain.

Tem sete milhas de extensão.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha do Corgo. — Estão muito adeantados os trabalhos de construção do caminho de ferro do Valle do Vouga, esperando-se que possa ser inaugurado ainda este anno. A parte do Tanha deve ficar concluida por estes dias.

Mirandella a Bragança. — Continuam com grande actividade os trabalhos da linha ferrea de Mirandella a Bragança, devendo nos fins de agosto inaugurar-se a exploração dos 4 kilometros de Grijó a Macedo, e em fins de setembro ou principios de outubro a de 14 kilometros de

Macedo á estação de Quintella, proximo a Valdrez e Sendas.

Em dezembro, abrirá á circulação o troço de 13 kilómetros da estação de Quintella a Santa Comba.

A manhã é inaugurado o troço de Mirandella a Romeu.

Livração a Amarante — Continuam activamente os trabalhos nesta linha, apezar das dificuldades que tem havido na expropriação de varias tratos de terreno.

Comboios tramways. — Aproveitando o percurso diario que actualmente ha em cada sentido de uma machina isolada entre Faro e Tavira vae ser estabelecido mais um grupo de tramways entre aquellas duas cidades.

Passageiros em comboios de mercadorias. — Para facilitar certas relações no Alemtejo foi determinado que o comboio n.º 65 leve diariamente entre Casa Branca e Beja uma carroagem de 3.ª classe e os n.ºs 89 e 88 o mesmo entre Beja e Faro.

O comboio n.º 65 parte da Casa Branca ás 2 horas e 42 minutos da manhã, depois da chegada do comboio 34, de modo que dá mais uma correspondencia desde Villa Viçosa para as estações além de Casa Branca até Faro; chega a Beja ás 5 horas e 44 minutos da manhã facilitando aos passageiros das immediações a ida á capital do districto a horas convenientes e o regresso no mesmo dia.

O comboio n.º 89 parte de Beja ás 9 horas e 19 minutos da manhã facilitando as relações com a parte sul do districto, visto que o primeiro comboio, o n.º 5, só sae á 1 hora e 40 minutos da tarde.

Estremoz a Villa Viçosa. — Foi examinado por uma comissão technica composta dos srs. conselheiros Matos Eça e Taborda, o troço da linha d'Evora, entre Ameixial e Villa Viçosa e considerado em condições de ser aberto á exploração o que se effectua hoje.

O novo troço mede 23 kilómetros, tendo ao kilometro 6,9 a nova estação d'Estremoz junto das portas de Santa Catharina; ao kilometro 12,2 o apeadeiro dos Arcos para serviço de grande e pequena velocidade; ao kilometro 18,3 a estação de Borba junto da villa; ao kilometro 23 a de Villa Viçosa ao fundo do campo do Carrascal.

A linha não tem obras d'arte dignas de menção. O trabalho principal foi uma extensa trincheira de difficilima execução pela natureza da rocha e pela sua disposição, existente entre Estremoz e Ameixial. Para poupar tempo o material da via para os 16 kilómetros além de Estremoz foi transportado pela estrada ordinaria fazendo o assentamento a zorra enquanto se perfurava a trincheira.

Lobito. — Continua a chegar a Africa grande quantidade de material para aquella linha. Os trabalhos prosseguem com grande actividade.

Beira. — Já foram apresentadas ao governo as novas tarifas, revistas, dos caminhos de ferro da Beira, Mashona e Rhodesia.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

As linhas francesas por combinação resolveram introduzir um melhoramento no serviço, de grande utilidade para o publico.

Até agora quando um passageiro dirigindo-se de um ponto para outro tinha que passar por Paris, via-se obrigado a retirar as suas bagagens á entrada na cidade, sujeitar-se ás formalidades do fisco, fazê-las transportar para a outra estação e ahi despachá-las novamente.

Agora não. De qualquer parte da França toma-se bilhete para o ponto de destino, via, Paris, sem tales inconvenientes, sendo as bagagens transportadas em carroças pertencentes aos caminhos de ferro, sem que o viajante tenha de preocupar-se com ellas.

ITALIA

O Estado resgatou todas as linhas ferreas italianas, á excepção de 2.000 kilómetros pertencentes á Companhia Meridional.

AUSTRIA

Está aberta ao publico a linha de Saar-Tishnowitz e Troppau-Gratz.

Foi dada a concessão para a construcção de uma linha de secção normal entre Aujerd e Luhatschowitz.

Concluiram os trabalhos preparatorios da linha de Wechselbahn, podendo considerar-se garantida a construcção do ramal Friedberg-Auspang.

BRAZIL

Foram inaugurados a 19 do mez passado os trabalhos nos caminhos de ferro do noroeste do Brasil, que atravessa importantes regiões do Estado de S. Paulo até o de Matto Grosso.

CHINA

Estão quasi terminados os trabalhos de construcção da linha de Hanken a Pekim. Actualmente estão já abertos á exploração publica 1.200 kilómetros, faltando apenas terminar 70 kilómetros.

Entre as obras d'arte d'este ultimo troço figura a ponte sobre o rio Amarello que, espera-se, ficará pronta em outubro proximo.

Notas varias

O telephone na Suecia — Stockolmo é de todas as cidades do mundo aquella em que o serviço telephonico está mais aperfeiçoado.

Além das estações publicas e particulares no interior dos edificios, ha tambem locutorios pelas ruas.

São uma especie de kiosques que servem de ornamentação nas grandes arterias de transito e ao mesmo tempo são de grandissima utilidade para o publico.

Quem quer utilizar-se d'elles, por uma fenda que ha para esse fim introduz uma moeda correspondente a um vintem, como nas balanças que vemos entre nós pelas praças publicas. A porta do kiosque abre-se automaticamente e a pessoa que quer falar entra no recinto em que está o apparelho telephonico.

Mas isto é só para paizes civilizados.

Imans elevadores. — A *Allgemeine Electricitas Gesellschaft* adoptou nas suas officinas um sistema de apparelhos elevadores nos quaes as peças são levantadas á altura desejada unicamente pela força attractiva de um electroiman.

Claro está que estes guindastes servem apenas para levantar peças de ferro ou de aço.

Quanto ao consumo de energia, os imans simples para elevar corpos de superficies planas e cuja força chega a 2.000 kilogrammas, consomem um kilovatio.

Os outros imans, os que teem polos de formas especiaes para elevarem peças de superficies curvas ou irregulares, no caso mais desfavoravel fazem o dispendio de quatro kilovatios e meio para produzirem a força attractive de 1.500 kilogrammas.

Os desastres nas linhas americanas. — De outubro de 1903 a outubro de 1904, os desastres ocorridos nas linhas dos Estados Unidos produziram a morte de 1.422 pessoas e ferimentos em 5.260.

Neste numero não entram os accidentes sucedidos em resultado de individuos atravessarem as linhas, e subirem ou descerem com os comboios em andamento.

Aquelle total é apenas o resultado de choques e descarrilamentos e dá uma média de tres mortes e quinze feridos por dia.

A electricidade applicada aos diques. — Uma casa de Nova-York construiu um dique fluctuante accionado pela electricidade.

O dique mede 78 metros de comprimento na parte inferior e 56 na superior, por 26 metros de largo.

Pode descer seis metros abaixo da sua posição normal, isto é, quando está a seco.

E' dividido em quatorze compartimentos estanques, munido cada um d'elles de duas bombas; estas são accionadas por um motor electrico de 100 cavallos.

Com a maxima força do motor, o dique esvazia os 3.000 metros cubicos de agua que o enchem em trinta e cinco minutos.

Um tunnel sob o Niagara.— Nas cataratas do Niagara, sob a famosa queda de Horeshoe, terminaram as obras do tunnel.

A comissão encarregada de embellecer e conservar aquella maravilha mandou construir aquella obra que permitte admirar pela parte inferior a soberba massa d'água, sem que os visitantes corram o menor perigo, nem mesmo o de se molharem.

Por meio de um ascensor electrico chega-se a um poço de trinta e nove metros de profundidade, d'onde se passa para o tunnel que se desenvolve em uma curva de duzentos e quarenta metros de extensão, sob a catarata.

Em varios pontos ha uma especie de gaiolas de cristal guarneidas de commodos assentos, d'onde se observa a queda das aguas.

Companhia Real

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentado á assemblea geral dos accionistas de 15 de junho de 1905.

(Continuação do n.º 421)

5.º — Construcção e exploração da Linha de Vendas Novas

A linha dos Meridionaes foi aberta á exploração em 15 de janeiro de 1904.

No mappa seguinte encontram-se os resultados d'esta exploração.

Numero de kilometros explorados — 70	70
Numero de kilometros-trens — 173,766	173,766
Coefficiente da exploração — 439,27 %	439,27 %

Réis

Receitas do trafego.....	85:565\$957
Despesas de exploração.....	119:160\$810
Excedente das despesas.....	33:599\$853
Receita por kilometro-via	1:222\$299
Despesa por kilometro-via	1:702\$297
Despesa a mais por kilometro-via.....	479\$998
Receita por kilometro-trem.....	5\$487
Despesa por kilometro-trem.....	5\$678
Despesa a mais por kilometro trem ..	5\$191

Estes resultados não são dasanimadores, pois se deve esperar que nos seguintes annos as receitas hão de aumentar de modo que cubram as despesas da exploração, sem se considerar para o efecto d'esta fundada previsão o aumento do trafego que esta linha, sem duvida ha de trazer á nossa rede, aumento que já se torna apreciável.

Divisão da receita. — O mappa seguinte mostra a divisão da receita por cada ramo de trafego :

	Receita do trafego Réis
Passageiros	25:200\$803
Mercadorias em grande velocidade.....	4:833\$707
» pequena velocidade	51:299\$651
Receitas diversas do trafego, assignaturas, cobranças em transito, armazéns e despesas de caes.....	4:226\$796
Total.....	85:560\$957

Passageiros. — O numero de passageiros que circularam na linha em 1904 (não compreendidos os bilhetes entregues em transito) foi de 70.016, sendo a receita média por passageiro de 378 réis e a proporção dos bilhetes de preço reduzido (ida e volta, etc.) sobre o numero total dos bilhetes, de 58,43 %.

O numero médio de lugares à disposição do publico em cada comboio foi de 178,7 e a quantidade dos lugares ocupados em relação aos oferecidos (não compreendidos os bilhetes entregues em transito) de 10,57 %.

O percurso médio de passageiros foi de 39,5 kilometros.

Mercadorias em grande velocidade. — O numero de kilogrammas transportado, foi de 1.489,162, o producto líquido da tonelada 36,45 réis por kilometro e o percurso médio da tonelada 52,7 kilometros.

Mercadorias em pequena velocidade. — O numero de toneladas transportadas foi de 78,880, o percurso médio da tonelada 60,2 kilometros e o producto líquido por tonelada e kilometro 16,20 réis.

Segunda parte

Contas de estabelecimento e de despesas complementares do primeiro estabelecimento

Em seguida se explicam as diferenças resultantes da comparação do balanço de 1904 com o do anno anterior.

Estabelecimento:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	56.833:086\$512
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904....	56.981:373\$352
Diferença para mais em 1904.....	148:286\$840

Transferencias para a conta Estabelecimento, do :

Valor arbitrado aos immoveis em	
Lisboa	125:431\$500
Valor convencional de diversos titulos.....	27:355\$340
	152:786\$840

Deduzindo: Entrega do Banco Lusitano da prestação vencida neste exercicio, conforme a alínea d) da condição 4.º da escriptura de 10 de maio de 1900.....

4:500\$000

Diferença indicada.....

148:286\$840

Material circulante:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	3.114:295\$676
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904....	3.111:055\$626
Diferença para menos em 1904.....	3:240\$050

Baixa no inventario, do valor de diverso material demolido pelo seu mau estado.....

13:632\$550

Deduzindo: Augmento do valor de inventario, de diversas locomotivas por juncção, do valor dos guindastes n.º 4 a 6.....

9:612\$500

Augmento do valor d'inventario, de diverso material por beneficiação

780\$000

10:392\$500

Diferença indicada.....

3:240\$050

Diferença entre o valor nominal e o de emissão de obrigações :

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903....	31.924:290\$765
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904....	31.920:693\$789

Diferença para menos em 1904 ..

3:596\$976

Valor nominal de 250 obrigações de 3 % privilegiadas de 1.º grau

22:500\$000

Deduzindo: Preço do convenio, ou fosse de frs. 345, ao cambio de frs. 4,166 por 1\$000 réis, ao qual estavam escrituradas as referidas 250 obrigações

18:903\$024

Diferença indicada ..

3:596\$976

Despesas complementares do Estabelecimento desde 1895 :

— O saldo d'esta conta não sofreu alteração.

A despesa efectuada neste exercicio foi :

Novas construções e trabalhos complementares	185:042\$592
Mobilia, utensílios e ferramenta ..	31:042\$595
Material circulante.....	293:702\$102
	509:787\$653

Amortizado por:

Ganhos e Perdas	389:787\$653
Provisão para a compra de wagons	120:000\$000
	509:787\$653

Sem diferença.....

\$

Bens proprios com applicação especial:

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1903	1.982:382\$790
Saldo devedor em 31 de dezembro de 1904	1.856:951\$290
Diferença para menos em 1904 ..	125:431\$500

Transferencia para a conta «Estabelecimento» do valor porque estavam escripturados os «Immoveis».

Obrigações privilegiadas de 1.º grau:

Saldo credor em 31 de dezembro de 1903	47.719:710\$000
Saldo credor em 31 de dezembro de 1904	47.697:210\$000
Diferença para menos em 1904 ..	22:500\$000

que corresponde ao valor nominal (90\$000 réis cada) de 250 obrigações de 3 %, as quaes foram passadas á «Reserva extraordinaria» e existiam em «Carteira» desde 1894, provenientes d'exceden-

te de provisão para pagamento da dívida fluctuante, por aplicação de juro de 5 e não 6 % que primitivamente fôr estipulado aos credores.

Liquidation de contas litigiosas e liquidação de contas em litigio. — Encerradas estas contas de ordem.

(Continua)

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de postes

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 26 do corrente mês, á uma hora da tarde; perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de quinhentos postes de castanho para linhas telegraphicais.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 25.000 réis, ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado somente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5 por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório.

Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã e nas secretarias da Direcção do Minho e Douro e Sul e Sueste, bem como na séde da secção de construcção da linha da Regua a Villa Real, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde. — Porto, 14 de julho de 1905.

Ampliação da estação da Alfandega

Pelo presente se faz publico que no dia 23 do mês de agosto de 1905, pela 1 hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, na estação de Campanhã, ao concurso publico para a arrematação da empreitada da construcção das seguintes obras :

1.º Construcção de um muro acostável e do suporte da plataforma da estação da Alfandega.

2.º Construcção de rampas de acesso e respectivos patamares desde o rio Douro até a rua da Noya Alfandega, bem como de uma escada de ligação com a rua de Cima do Muro.

3.º Aterro da plataforma da estação na parte conquistada ao rio Douro com as obras a que se refere o n.º 1.º e o das rampas e patamares indicados no n.º 2.º

O deposito provisório, que poderá ser feito nas thesourarias de qualquer das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste ou do Minho e Douro até as 3 horas da tarde da vespera do dia em que o concurso tiver lugar, para ser admittido como licitante, será de seis contos de réis (6.000.000) e o definitivo, que também poderá ser feito em qualquer das duas thesourarias, será de 5 p. c. do preço da adjudicação.

As propostas serão apresentadas durante o tempo em que a praça estiver aberta, podendo também ser enviadas em carta fechada ou á direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro, até as 11 horas da manhã do dia fixado para o concurso; ou ainda á do Sul e Sueste, até as 11 horas da manhã da vespera do referido dia, perdendo os proponentes, nos dois últimos casos, o direito de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e de fazer qualquer reclamação sobre os actos do concurso.

As condições de arrematação, o caderno de encargos e o projecto das obras a executar pôdem ser examinados em todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã até as 4 da tarde, nas secretarias das direcções dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro, ou na do serviço de via e obras da segunda em Campanhã. — Porto, 7 de julho de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda de barris vasios

No dia 28 d'agosto pela 1 hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para a venda de 5.000 barris vasios servidos a creosote. As condições estão patentes:

Em Lisboa, na Repartição Central dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde;

Em Paris, nos escritórios da Companhia, Rue de Châteaudun, 28;

Em Madrid, no escritório do Agente da Companhia Real, Calle Encarnacion, 10, Principal Esquerdo.

Para serem admittidos a licitar devem os proponentes efectuar o deposito de 1.000 francos, nos escritórios da Companhia em Paris, 28, Rue de Châteaudun, ou 1.500 pesetas em Madrid na Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid-Cáceres-Portugal; e do oeste de Espanha — Estação de las Delicias, ou 200.000 réis, na caixa da companhia em Lisboa, até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 15 de julho de 1905.

Venda de sucata

No dia 28 de agosto pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para a venda da seguinte sucata.

1.º lote. — Aparas de ferro, 137.000 kilogrammas; arcos d'aco, 138.000; carris d'aco, 76.000; chapas de ferro onduladas, 26.000; eixos d'aco, 68.000; ferro forjado, 530.000; ferro fundido, 99.000; fio de ferro, 6.500; metralha de ferro e aço, 10.000; bolas d'aco, 47.000; rodas de aço, 11.000; tubos d'aco, 50.000.

2.º lote. — Bronze, 50 kilogrammas; cobre, 3.500; latão, 12.000; limalha de bronze, 3.600; limalha de cobre, 1.200; limalhas diversas (misturadas), 6.000; zinco, 900.

A sucata pode ser examinada nas estações de Alcantara e de Santa Apolónia.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição Central dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolónia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escritórios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

O deposito de 200.000 réis para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 18 de julho de 1905.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Feiras de S. Lourenço e Santa Maria na cidade de Beja, nos dias 9 a 15 de agosto de 1905

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das estações abaixo indicadas para a de Beja.

Lisboa, Barreiro, Barreiro-A, Setúbal, 3.500, 1.º; 2.500, 2.º; 1.500, 3.º; Ameixial, 2.500, 2.º; 1.500; Evora, Montemor, 2.500, 1.500, 1.500; Alcaçovas, 1.500, 1.500, 600; Vianna, Villa Nova, 1.500, 800, 500; Alvito, 700, 500, 350; Cuba, Baleizão, Outeiro, 300, 300, 200; Quintos, 600, 400, 300; Serpa, 700, 500, 350; Pias, 1.500, 800, 500; Moura, 1.500, 1.500, 600; Figueirinha, 600, 400, 300; Carregueiro, 1.500, 800, 500; Casevel, Ourique, 1.500, 1.500, 600; Panoias, Garvão, Amoreiras, 1.500, 1.500, 700; Saboia-Monchique, 2.500, 1.500, 1.500; S. Marcos, Messines, 3.500, 2.500, 1.500; Silves, Estombar, Portimão, Albufeira, Boliqueime, 3.500, 2.500, 1.500; Loulé, Faro, 3.500, 2.500, 1.500; Olhão, 3.500, 2.500, 2.500; Tavira, 4.500, 3.500, 2.500.

Nos preços acima indicados está incluido o imposto do sello. Estes bilhetes vendem-se para os comboios ordinários dos dias 8 a 15 de agosto, e dão direito ao regresso por qualquer comboio até o dia 17 inclusivé.

Não se concedem meios bilhetes, nem se admitem bagagens aos passageiros munidos com estes bilhetes.

Todo o bilhete encontrado em outra data ou estação será considerado de nenhum valor e o passageiro terá de pagar a importância do seu lugar pelo preço da tarifa ordinária.

Lisboa, 18 de julho de 1905.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Festa a Nossa Senhora da Saúde, em Revelles

No domingo 6 de agosto, os comboios tramways entre Figueira da Foz e Coimbra, e o mixto n.º 235 que sae de Alfarelhos para a Figueira ás 5.40 da tarde terão paragem de 1 minuto ao quilometro 210.050, junto a Revelles, assim de tomarem e deixarem passageiros.

Os preços applicáveis são os de ou para Revelles, conforme a tarifa em vigore. Lisboa, 24 de julho de 1905.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICA casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

ALCOBAÇA Hotel **Gallinha**.—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos.—Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da **Bon Vista**.—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CASTELLO BRANCO Hotel **Francisco** — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceio e commodidade—Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA Hotel **Nunes**.—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 réis. — Proprietario, João Nunes

CINTRA Hotel **Netto**.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHO Hotel **Particular**.—Serviço de primeira ordem, sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Propr., Serafim Pereira

GUIMARÃES Grande Hotel do **Toural**.—15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcideiveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

HAMBURGO Walter Muths & Sautler—Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

LEIRIA Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, commissões, etc.

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA Hotel **Durand**. — Rua das Flôres, 71 — 1st class. English family hotel—proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA C. Mahony & Amaral.—Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2º

LISBOA Canha & Formigal. — Artigos de mercearia. — P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

MAFRA Hotel **Moreira**. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1.500 réis por dia até 500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italle.—De 1.º ordem; construído especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia.—Preços : em agosto e outubro, de 1.500 a 1.700 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de *Riperts* para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphic, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTALEGRE Hotel **Caraça**. — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraça.

PORTO Grande Hotel do **Porto**. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone Boite aux lettres. — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel **Continental**. — Rua Entreparedes (Frente à Baixa). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delpont, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

PORTO Hotel **Real**. — Rua do Bomjardim, 21 — Completely reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo à praça de D. Pedro. Preço rasoavel — Propr., Serafim Pereira.

SETUBAL Grande Hotel **Esperança**. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.200 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha—Illuminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

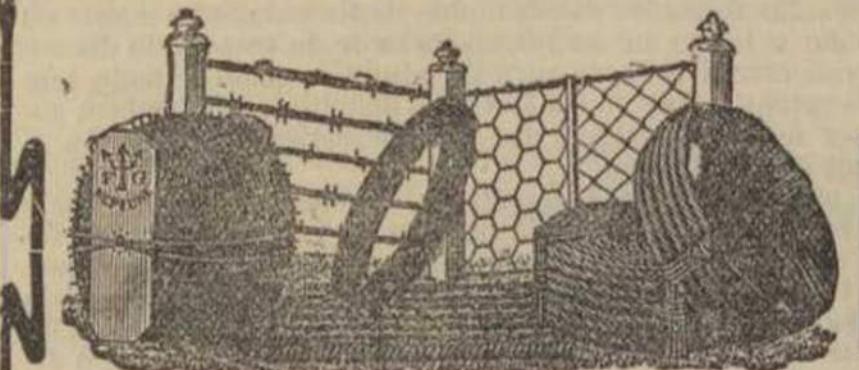
VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

VIENNA Hotel **Metropole** — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.º ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe-Deposit-Caisse. L. Speiser, director.

Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke Actien-Gesellschaft

MULHEIM NO REENO

Fábrica de arame de ferro, aço, cobre, bronze, cordas metálicas e obras diversas em arame. Oficinas de galvanização. Fundição de cobre. Cabos de toda a espécie para telegraphos, telephones e luz electrica. Fios isolados para dynamos e os destinados ao interior de edificios.



Arame de ferro e cordão para vedações. Arame d'aco e ferro para cordame. Arame d'aco fundido para cordas e cordas d'instrumentos, etc. Molas em espiral. Arame farpado. Rêde e capachos d'arame. Malhas metálicas e aviaduras completas para teares. Cadeias d'arame d'aco

CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS



Para minas, transmissões de força, transportes aéreos, ascensores, guindastes, usos marítimos, etc.

FIOS CONDUCTORES E CABOS

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)

H. F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.º — LISBOA
Para o Norte: F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 32 — PORTO

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de agosto de 1905

COMPANHIA REAL			Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Figueira Alfarelos Figueira				Porto Valença Porto			
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-15 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-18 m.	8-26 m.	9-34 m.	10-18 m.	11-39 m.	12-37 L.	13-32 L.	14-22 m.	15-45 t.	16-32 L.	17-45 t.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.	8-23 m.	9-9 m.	—	p 9-8 m.	10-46 m.	11-30 m.	12-32 L.	13-30 n.	14-30 n.	15-45 t.	16-32 L.
5-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.	10-33 m.	11-17 m.	11-38 m.	12-22 t.	13-23 t.	14-22 L.	15-23 t.	16-22 L.	17-23 t.	18-23 t.	19-23 t.
7-20 m.	7-35 m.	8-47 m.	8-33 m.	12-42 t.	1-26 L.	12-39 L.	14-23 t.	15-23 t.	16-26 t.	17-28 L.	18-23 L.	19-23 t.	20-23 t.	21-23 t.
8-50 m.	9-5 m.	9-47 m.	10-3 m.	12-42 t.	1-26 L.	12-39 L.	14-23 t.	15-23 t.	16-26 t.	17-28 L.	18-23 L.	19-23 t.	20-23 t.	21-23 t.
9-35 m.	9-50 m.	10-32 m.	10-48 m.	12-42 t.	1-26 L.	12-39 L.	14-23 t.	15-23 t.	16-26 t.	17-28 L.	18-23 L.	19-23 t.	20-23 t.	21-23 t.
10-29 m.	10-35 m.	11-17 m.	11-33 m.	12-42 t.	1-26 L.	12-39 L.	14-23 t.	15-23 t.	16-26 t.	17-28 L.	18-23 L.	19-23 t.	20-23 t.	21-23 t.
11-5 m.	11-20 m.	12-2 t.	12-18 t.	12-42 t.	1-26 L.	12-39 L.	14-23 t.	15-23 t.	16-26 t.	17-28 L.	18-23 L.	19-23 t.	20-23 t.	21-23 t.
11-50 m.	12-5 t.	12-32 t.	14-8 t.	12-42 t.	1-26 L.	12-39 L.	14-23 t.	15-23 t.	16-26 t.	17-28 L.	18-23 L.	19-23 t.	20-23 t.	21-23 t.
12-35 t.	12-35 t.	13-32 t.	14-8 t.	12-42 t.	1-26 L.	12-39 L.	14-23 t.	15-23 t.	16-26 t.	17-28 L.	18-23 L.	19-23 t.	20-23 t.	21-23 t.
1-20 t.	1-20 t.	2-17 t.	2-33 L.	1-20 t.	2-17 t.	2-33 L.	3-26 t.	4-27 t.	5-11 L.	6-10 L.	7-17 n.	8-17 n.	9-17 n.	10-17 n.
2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	3-18 L.	2-5 t.	2-20 t.	3-2 t.	4-3 t.	5-4 t.	6-5 t.	7-6 t.	8-7 n.	9-8 n.	10-9 n.	11-10 n.
2-50 t.	3-5 t.	3-37 t.	4-3 t.	2-50 t.	3-5 t.	3-37 t.	4-48 L.	5-48 L.	6-48 m.	7-48 L.	8-48 n.	9-48 n.	10-48 n.	11-48 n.
3-35 t.	3-50 t.	4-32 t.	4-48 L.	3-35 t.	3-50 t.	4-32 t.	5-47 L.	6-57 L.	7-67 L.	8-67 L.	9-67 n.	10-67 n.	11-67 n.	12-67 n.
4-20 t.	4-35 t.	5-17 t.	5-33 L.	4-20 t.	5-17 t.	5-33 L.	6-33 L.	7-33 L.	8-33 L.	9-33 L.	10-33 L.	11-33 L.	12-33 L.	13-33 L.
5-15 t.	6-0 L.	6-9 t.	6-25 L.	5-15 t.	6-0 L.	6-9 t.	7-15 t.	8-15 t.	9-15 t.	10-15 t.	11-15 t.	12-15 t.	13-15 t.	14-15 t.
6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.	7-48 L.	6-35 t.	6-50 t.	7-32 t.	8-33 L.	9-33 L.	10-33 L.	11-33 L.	12-33 L.	13-33 L.	14-33 L.	15-33 L.
7-20 t.	7-35 t.	8-17 t.	8-33 m.	7-20 t.	7-35 t.	8-17 t.	9-33 m.	10-33 m.	11-33 m.	12-33 m.	13-33 m.	14-33 m.	15-33 m.	16-33 m.
8-5 m.	8-20 m.	9-2 n.	9-18 n.	8-5 m.	8-20 m.	9-2 n.	10-18 n.	11-18 n.	12-18 n.	13-18 n.	14-18 n.	15-18 n.	16-18 n.	17-18 n.
8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.	10-3 n.	8-50 n.	9-5 n.	9-47 n.	10-3 n.	11-3 n.	12-3 n.	13-3 n.	14-3 n.	15-3 n.	16-3 n.	17-3 n.
9-35 m.	9-50 n.	10-32 n.	10-48 n.	9-35 m.	9-50 n.	10-32 n.	11-38 n.	12-38 n.	13-38 n.	14-38 n.	15-38 n.	16-38 n.	17-38 n.	18-38 n.
Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a			Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio				Figueira Pampilhosa Figueira				Porto Valença Porto			
C. Sodré P. Arcos C. Sodré			Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-23 m.	5-54 m.	6-6 m.	6-38 m.	7-35 m.	8-25 m.	9-25 m.	10-25 m.	11-35 m.	12-35 m.	13-35 m.	14-35 m.	15-35 m.	16-35 m.	17-35 m.
8-5 m.	8-34 m.	8-46 m.	9-18 m.	8-34 m.	8-46 m.	9-18 m.	10-18 m.	11-34 m.	12-34 m.	13-34 m.	14-34 m.	15-34 m.	16-34 m.	17-34 m.
11-25 m.	11-54 m.	12-6 L.	12-28 t.	11-25 m.	12-6 L.	12-28 t.	13-28 t.	14-28 t.	15-28 t.	16-28 t.	17-28 t.	18-28 t.	19-28 t.	20-28 t.
12-35 t.	12-4 t.	1-36 t.	2-8 t.	12-35 t.	12-4 t.	1-36 t.	2-8 t.	3-8 t.	4-8 t.	5-8 t.	6-8 t.	7-8 t.	8-8 t.	9-8 t.
2-25 t.	2-34 t.	3-6 t.	3-38 t.	2-25 t.	2-34 t.	3-6 t.	4-6 t.	5-6 t.	6-6 t.	7-6 t.	8-6 t.	9-6 t.	10-6 t.	11-6 t.
8-25 m.	8-54 n.	9-6 n.	9-38 n.	8-25 m.	8-54 n.	9-6 n.	10-6 n.	11-54 n.	12-54 n.	13-54 n.	14-54 n.	15-54 n.	16-54 n.	17-54 n.
9-35 m.	10-24 n.	10-35 n.	11-8 n.	9-35 m.	10-24 n.	10-35 n.	11-8 n.	12-35 n.	13-35 n.	14-35 n.	15-35 n.	16-35 n.	17-35 n.	18-35 n.
11-25 m.	11-54 n.	12-6 n.	12-38 n.	11-25 m.	11-54 n.	12-6 n.	13-6 n.	14-38 n.	15-38 n.	16-38 n.	17-38 n.	18-38 n.	19-38 n.	20-38 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a			Lisboa-Rocio Santarem Lisboa-Rocio				SUL E SUESTE				SUL E SUESTE			
C. Sodré Cascaes C. Sodré			Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-23 m.	5-54 m.	6-6 m.	6-38 m.	7-35 m.	8-25 m.	9-25 m.	10-25 m.	11-35 m.	12-35 m.	13-35 m.	14-35 m.	15-35 m.	16-35 m.	17-35 m.
8-5 m.	8-34 m.	8-46 m.	9-18 m.	8-34 m.	8-46 m.	9-18 m.	10-18 m.	11-34 m.	12-34 m.	13-34 m.	14-34 m.	15-34 m.	16-34 m.	17-34 m.
11-25 m.	11-54 m.	12-6 L.	12-28 t.	11-25 m.	12-6 L.	12-28 t.	13-28 t.	14-28 t.	15-28 t.	16-28 t.	17-28 t.	18-28 t.	19-28 t.	20-28 t.
12-35 t.	12-4 t.	1-36 t.	2-8 t.	12-35 t.	12-4 t.	1-36 t.	2-8 t.	3-8 t.	4-8 t.	5-8 t.	6-8 t.	7-8 t.	8-8 t.	9-8 t.
2-25 t.	2-34 t.	3-6 t.	3-38 t.	2-25 t.	2-34 t.	3-6 t.	4-6 t.	5-6 t.	6-6 t.	7-6 t.	8-6 t.	9-6 t.	10-6 t.	11-6 t.
8-25 m.	8-54 n.	9-6 n.	9-38 n.	8-25 m.	8-54 n.	9-6 n.	10-6 n.	11-54 n.	12-54 n.	13-54 n.	14-54 n.	15-54 n.	16-54 n.	17-54 n.
9-35 m.	10-24 n.	10-35 n.	11-8 n.	9-35 m.	10-24 n.	10-35 n.	11-8 n.	12-35 n.	13-35 n.	14-35 n.	15-35 n.	16-35 n.	17-35 n.	18-35 n.
11-25 m.	11-54 n.	12-6 n.	12-38 n.	11-25 m.	11-54 n.	12-6 n.	13-6 n.	14-38 n.	15-38 n.	16-38 n.	17-38 n.	18-38 n.	19-38 n.	20-38 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a			Lisboa-Rocio Pampilhosa Lisboa-Rocio				Lisboa Barreiro Lisboa				Lisboa Barreiro Lisboa			
C. Sodré P. Arcos C. Sodré			Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-23 m.	5-54 m.	6-6 m.	6-38 m.	7-35 m.										



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 14 de Agosto sairá o paquete **Danube** para

Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES | Em Lisboa: — James Rawes & C.º — R. dos Capellistas, 31, 1.º
No Porto: — Tait & Rumsey — R. dos Ingleses, 23, 1.º

Vapores a sair do porto de Lisboa



Bahia. Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Prinz Eitel Friedrich.** Sairá a 11 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Bordeos vapor frances **Atlantique.** Sairá a 10 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Dakar. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Magellan.** Sairá a 7 de agosto. Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



Gibraltar. Malta, Corfu, Patras, Syra, Smyrna, Constantinopla e Odessa, vapor inglez **City of Venice.** Esperado a 5 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Hamburgo vapor alemão **Santos.** Sairá a 1 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Hamburgo, vapor alemão **Bahia.** Sairá a 8 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Hamburgo vapor alemão **San Nicolas.** Sairá a 15 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Havre e Hamburgo (via Leixões), vapor alemão **Desterro.** Sairá a 7 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Iquitos vapor inglez **Bolivar.** Sairá a 24 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



La Pallice e Liverpool, vap. inglez **Orissa.** Sairá a 9 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Liverpool (directo), vap. inglez **Tagus.** Sairá a 2 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Liverpool (directo), vap. inglez **Soto.** Sairá a 5 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



Londres (directo) e Antuerpia, vapor inglez **Almagro.** Sairá a 25 de agosto. Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º

Madeira. S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaca.** Sairá a 7 de agosto. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor alemão **Patagonia.** Sairá a 22 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pará. e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Cyril.** Sairá a 7 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26 1.º



Pará. Maranhão, Ceará e Parnahiba (via Madeira), vapor alemão **Mendoza.** Sairá a 13 de agosto Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Anselm.** Sairá a 17 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Pernambuco. Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Wurzburg.** Sairá a 1 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



Pernambuco. Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Prinz Waldeimar.** Sairá a 22 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Invictor.** Sairá a 22 de agosto. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Pernambuco. Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Tijuea.** Sairá a 16 de agosto. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



Portos de Espanha, Genova, Índia e Maka, vapor espanhol **Alicante.** Sairá a 10 de agosto. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Rotterdam. Antuerpia e Bremen, vapor alemão **Crefeld.** Sairá a 1 de agosto. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



S. Miguel. Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fajal e Flores, vapor portuguez **Açor.** Sairá a 5 de agosto. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 85, 2.º



S. Vicente. Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Victoria.** Sairá a 9 de agosto. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Teneriffe. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Danube.** Sairá a 14 de agosto. Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 PEQUENA VELOCIDADE

(aprovada por despacho ministerial de 15 de Julho de 1905)

2.º MODIFICAÇÃO Á TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 2

Segundo a seguinte classificação

PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada provisoriamente por despacho ministerial de 15 de Julho de 1905)

DESDE 20 DE JULHO DE 1905

A partir da data acima indicada, é reduzida de 60 para 30 kilometros o minimo de percurso estabelecido na alinea a) dos preços d'aplicação d'esta tarifa, unicamente para as mercadorias comprehendidas na 2.ª serie.

Lisboa, 15 Julho de 1905.

O Engenheiro Director,

António Lourenço da Silveira.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 25 de Novembro de 1903)

— ♦ —
MATERIAES DE CONSTRUÇÃO, ADUBOS, SAL, MINERIOS, ETC.

Segundo a seguinte classificação

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas
Accessorios de fixação de carris (<i>material meudo de via ferrea</i>)	1	1. ^a	-	Agglomerados de escorias, <i>não designados</i>	5	1. ^a	-
de fixação de linhas telegraphicas ou telephonicas	1	1. ^a	-	Aqua potavel commum (<i>dóce</i>)	-	1. ^a	-
» de via ferrea (<i>material fixo de via</i>)	1	2. ^a	-	» salgada (<i>do mar</i>)	-	1. ^a	-
Aço em bruto ou obra ordinaria	2	§ 2. ^a	-	Aguas ammoniacaes	3	2. ^a	-
Aço velho (<i>sucata</i>)	2	2. ^a	-	Akulhas para via ferrea	1	1. ^a	-
Adornos de barro (<i>material de construção</i>)	5	1. ^a	8	Alabastro desbastado	8	1. ^a	-
» de cimento <i>material de construção</i>)	5	1. ^a	-	» em bruto	8	1. ^a	-
» de gesso (<i>material de construção</i>)	5	1. ^a	-	» serrado	8	1. ^a	-
» metallicos (<i>material de construção</i>)	5	1. ^a	-	Alcatrão mineral (<i>coalvar</i>)	9	1. ^a	-
Adubos agricolas <i>não designados</i> acondicionados	3	1. ^a		» vegetal	9	1. ^a	-
» » <i>não designados</i> a granel	4	2. ^a	-	Alcatruzes	-	1. ^a	5
Agglomerados de carvão de pedra (<i>para combustivel</i>) ..	7	2. ^a	-	Algas marinhas	4	2. ^a	-
» de coke (<i>para combustivel</i>)	7	2. ^a	-	Almagre em bruto	10	2. ^a	-
» de cimento, <i>não designados</i>	5	1. ^a	-	Amarras de arame	2	1. ^a	-
				» de canhamo	11	1. ^a	8
				» de ferro	2	1. ^a	-
				» de materias fibrosas <i>não designadas</i>	11	1. ^a	8
				Ancoras	2	1. ^a	-
				Ancorotes	2	1. ^a	-
				Anhydrite (<i>sulfato de cal anhydronativo</i>)	-	2. ^a	-
				Animais mortos para guano	4	2. ^a	-
				Anthracite	7	2. ^a	-
				Aparas de cartão	12	2. ^a	8
				» de chifre	3	2. ^a	-
				» de couro	4	2. ^a	-

Mercadorias (A)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas	Mercadorias (B)		Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas
				Grupos para wagens completos	Séries			
Aparas de folha de Flandres	13	2. ^a	6	Bagaços das fabricas de cerveja	16	2. ^a		
» de metaes não preciosos	13	2. ^a	-	» » » » distillação ..	16	2. ^a	-	
» de papel	12	2. ^a	8	» » » » oleos	16	2. ^a	-	
» de papelão	12	2. ^a	8	Barracas (<i>excepto as de lona</i>) desar- madas	-	2. ^a		
» de pelles	4	2. ^a	-	Barro em bruto	14	2. ^a	-	
Archotes	11	1. ^a	8	» lavado	14	2. ^a	-	
Arcos de ferro	2	1. ^a	-	Basalto	6	2. ^a	-	
Ardosia em bruto	8	1. ^a	-	Bate-estacas	18	1. ^a	-	
» em chapas	8	1. ^a	-	Betarrabas	26	2. ^a	-	
» em laminas (<i>telhas ou telhões de</i>)	5	1. ^a	-	Blocos artificiaes para construcções ..	8	2. ^a	-	
Areia	5	2. ^a	-	Bobines para acondicionamento de ca- bos (<i>electricos ou de tracção</i>)	-	1. ^a	-	
Argamassa	5	2. ^a	-	Boias de amarração	2	1. ^a	-	
Argilla em bruto	14	2. ^a	-	Bombas de choque (<i>para veículos de caminhos de ferro</i>)	1	1. ^a	-	
» lavada	14	2. ^a	-	Bôrras de assucar	16	2. ^a	-	
Armas de guerra, velhas (<i>sucata</i>)	2	1. ^a	-	» » cerveja	16	2. ^a	-	
Aros de aço	2	1. ^a	-	» » oleos	16	2. ^a	-	
» de ferro	2	1. ^a	-	» » vinho	-	1. ^a	-	
Arrebites	1	1. ^a	-	» (<i>ou resíduos</i>) não designadas, do fabrico do gaz de illuminação	16	2. ^a	-	
Asphalto	5	1. ^a	-	Boulons (<i>parafusos</i>)	1	1. ^a	-	
Azotato de potassa (<i>salitre</i>)	3	1. ^a	-	Boxes (<i>caixas de lubrificação</i>)	1	1. ^a	-	
Azulejos	5	1. ^a	-	Breu	9	1. ^a	-	
Bagaço de azeitona	16	2. ^a	-	Briquettes (<i>agglomerados de carvão mineral</i>)	7	2. ^a	-	
» de figo	16	2. ^a	-	Brita (<i>pedra britada</i>)	6	2. ^a	-	
» de uva	16	2. ^a	-	Brogau	6	2. ^a	-	
Bagaços das fabricas de assucar	16	2. ^a	-	Bunho em bruto	19	1. ^a	-	

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas
Cabos de linho	11	1. ^a	8	Carrinho de mão (<i>para terraplanagens</i>)	18	1. ^a	-
» de materias fibrosas não designadas	11	1. ^a	8	Carris de aço (<i>rails</i>)	1	1. ^a	-
» metallicos	2	1. ^a	-	» » ferro (<i>rails</i>)	1	1. ^a	-
» com involuero isolador	2	1. ^a	-	» » velhos (<i>sucata</i>)	1	1. ^a	-
Caixas de bombas de choque	1	1. ^a	-	Cartão asphaltado, embreado ou alcatreado	5	1. ^a	-
» » lubrificação (<i>boxes</i>)	1	1. ^a	-	» inutilizado	12	2. ^a	8
Caixilhos metallicos (<i>material de construção</i>)	2	1. ^a	-	» pedra	5	1. ^a	-
Cal ammoniacal	4	2. ^a	-	Carvão animal a granel	4	2. ^a	8
» commun em pedra	5	2. ^a	-	» de coke em saccos	7	1. ^a	8
» » » pó	5	1. ^a	7	» » » a granel	7	2. ^a	8
» de depuração do gaz de illuminação	4	2. ^a	-	» » » pedra	7	2. ^a	8
» hydraulica	5	1. ^a	-	Casca de pinheiro	-	2. ^a	7
Calabres de esparto	11	1. ^a	8	Cascalho	6	2. ^a	-
» de materias fibrosas não designadas	11	1. ^a	8	Cascas de sementes oleoginosas	16	2. ^a	-
» metallicos	2	1. ^a	-	Cascões	22	2. ^a	-
Calços	-	1. ^a	-	Cascos de animaes	23	2. ^a	-
Calhas de aço (<i>rails</i>)	1	1. ^a	-	» » » triturados	3	1. ^a	-
» » ferro (<i>rails</i>)	1	1. ^a	-	Cavernas metallicas	2	2. ^a	-
Calhau	6	2. ^a	-	Cavilhas para rails	1	1. ^a	-
Caliça	6	2. ^a	-	Cellulose (<i>pasta de madeira</i>)	12	2. ^a	8
Campanulas para linhas electricas	1	1. ^a	-	Chaminés de ferro	2	1. ^a	-
Candieiros de illuminação publica	2	1. ^a	-	Chapas de junta (<i>para rails</i>)	1	1. ^a	-
Cannas (<i>ou caniços</i>) communs, em bruto	20	2. ^a	-	Chapins (<i>pequeno material de via ferrea</i>)	1	1. ^a	-
Cannos de aço	2	1. ^a	-	Chariots (<i>carangueijas para mudança de via</i>) desarmados	1	1. ^a	-
» » barro	5	1. ^a	6	Chavetas para rails	1	1. ^a	-
» » ferro	2	1. ^a	-	Chifre não designado em bruto	23	2. ^a	-
» » grés	5	1. ^a	6	Chifres triturados	3	1. ^a	-
Cantaria com apparelho simples	8	1. ^a	-	Chloreto de calcio	21	1. ^a	-
» desbastada	8	1. ^a	-	» » potassio	21	1. ^a	-
» em bruto	8	1. ^a	-	Chumbo em bruto ou obra ordinaria	2	§2. ^a	-
Carbonato de baryta	21	2. ^a	-	Cimento	5	1. ^a	-
» » cal (<i>cré</i>)	21	1. ^a	-	Cinzas não designadas	4	2. ^a	-
» » magnesia	21	2. ^a	-	Cisco de carvão mineral	7	2. ^a	-
» » estronciana	21	2. ^a	-	Coaltar (<i>alcatrão mineral</i>)	9	1. ^a	-
Carolo de milho	4	2. ^a	6	Coke em saccos	7	1. ^a	8
				» » » granel	7	2. ^a	8
				Conchas trituradas (<i>adubos</i>) acondicionadas	3	1. ^a	-

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas
Conchas trituradas (<i>adubo</i>) a granel.	4	2. ^a	-	Desperdícios de cartão.....	12	2. ^a	8
Cordame velho (<i>inutilizado</i>)	12	2. ^a	8	" de couro	4	2. ^a	-
Cordas de linho.....	11	1. ^a	8	" de papel	12	2. ^a	8
" de materias fibrosas não designadas	11	1. ^a	8	" de papelão	12	2. ^a	8
" metallicas (<i>excepto cordas para instrumentos musicais</i>).....	2	1. ^a	-	" de pelles	4	2. ^a	-
Correntes de aço.....	2	1. ^a	-	Despojos de carniceria não designados (<i>excepto carne e miudezas</i>).....	4	2. ^a	-
" " ferro	2	1. ^a	-	Discos para signaes (<i>accessorios de via ferrea</i>).....	1	1. ^a	-
Coxins de ferro (<i>pequeno material de via</i>).....	1	1. ^a	-				
Cré (<i>carbonato de cal</i>)	21	1. ^a	-				
" phosphatada	4	1. ^a	-	Eclisses (<i>para carris de via ferrea</i>)	1	1. ^a	-
Creosota (<i>excepto a medicinal</i>)	9	1. ^a	-	Eixos de rodas, desmontados.....	2	1. ^a	-
Cruzamentos de via ferrea.....	1	1. ^a	-	Entulho	6	2. ^a	-
Cryolite (<i>fluoreto duplo de sodio e alumínio</i>).....	21	1. ^a	-	Escapulas para carris	1	1. ^a	-
Cilindros compressores (<i>galgas</i>), desarmados	-	1. ^a	-	Escorias não designadas.....	22	2. ^a	-
				Espathos (<i>não designados</i>).....	22	2. ^a	-
				Esteios de pedra (<i>para parreiras</i>)...	2	1. ^a	-
				Esterco.....	4	2. ^a	5
				Estrumes não designados	4	2. ^a	5
				Fateixas	2	1. ^a	-
				Feldspatho	22	2. ^a	-
				Feltros betumados, alcatroados ou asphaltados	5	1. ^a	-
				Ferro em bruto ou obra ordinaria...	2	§2. ^a	-
				" velho (<i>sucata</i>)	2	2. ^a	-
				Ferrugem.....	25	2. ^a	-
				Fluorete duplo de sodio e alumínio (<i>cryolite</i>)	21	1. ^a	-
				Folha de flandres em bruto ou obra ordinaria	2	§2. ^a	-
				Folhas (<i>ou matto</i>) para adubo	4	2. ^a	5
				Fuligem de chaminés	4	2. ^a	-

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas
Galena (mineral de chumbo sulphurado)	22	2. ^a	-	Ladrilhos de barro ordinario (<i>tijolo</i>)	5	2. ^a	-
Galgas (<i>cylindros compressores</i>) des-armadas	-	1. ^a	-	» <i>não designados (excepto os de marmore ou de vidro)</i>	5	1. ^a	-
Ganchos de tracção (<i>para veículos</i>)	1	1. ^a	-	Lagedo	8	1. ^a	-
Gelosias (<i>persianas</i>) de ferro	2	1. ^a	-	Lamas	4	2. ^a	5
Gesso calcinado	5	1. ^a	-	Lascas de metaes não preciosos	13	2. ^a	-
» crú	5	1. ^a	-	Linhite	7	2. ^a	-
Giz (<i>cré</i>) em bruto	21	1. ^a	-	Liaças de vimes	19	1. ^a	8
Granito com apparelho simples	8	1. ^a	-	Limalha de metaes não preciosos	13	2. ^a	-
» em bruto	8	1. ^a	-	Limas (<i>ferramenta</i>) inutilisadas	2	1. ^a	-
» desbastado	8	1. ^a	-	Limos	4	2. ^a	-
» desfeito	6	2. ^a	-	Lixo commum <i>não designado</i>	4	2. ^a	5
Greda	14	2. ^a	-	Lodo	4	2. ^a	-
Grelhas para fornalhas	2	1. ^a	-	Lousa em bruto	8	1. ^a	-
Grés em bruto	14	2. ^a	-	» em chapas	8	1. ^a	-
Gruas (<i>columnas para tomas de agua, de caminhos de ferro</i>)	1	1. ^a	-	» em laminas (<i>telha ou telhões de</i>)	5	1. ^a	-
Guano acondicionado	3	1. ^a	-				
» a granel	4	2. ^a	-				
Hulha	7	2. ^a	-	Manganez	22	2. ^a	-
				Manilhas de barro	5	1. ^a	6
				» de ferro	2	1. ^a	-
				» de grés	5	1. ^a	6
Immundicies	4	2. ^a	-	Marga (<i>terra</i>)	4	2. ^a	-
Isoladores (<i>para linhas electricas</i>) ...	1	1. ^a	-	Marmore desbastado	8	1. ^a	-
				» em bruto	8	1. ^a	-
				» serrado	8	1. ^a	-
Jaspe em bruto	8	1. ^a	-	Massa de bagaço de sementes oleogino-sas	16	2. ^a	-
				» de madeira	12	2. ^a	8
				» de purgueira	16	2. ^a	-
Keinita	3	2. ^a	-	Material grosso, <i>não designado</i> para edificações (<i>sondagens, construcção ou reparação de pontes, estradas e vias ferreas</i>)	18	2. ^a	-
Kaolino em bruto	14	2. ^a	-	» grosso, <i>não designado</i> , para festejos ou feiras	-	2. ^a	-
Kiosques desarmados	-	2. ^a	-				

Mercadorias (1) Cargas que não se destinam a serem transportadas	Símbolos	Grupos para wagens completos	Carga mínima dos wagens comple- tos—Toneladas	Cargas que se destinam a serem trans- portadas			Símbolos	Grupos para wagens completos	Carga mínima dos wagens comple- tos—Toneladas
				Entregues nos portos comuns	Entregues nos portos especiais	Entregues nos portos especiais			
Materias fecaes	4	2. ^a	-					18	1. ^a
Mexoalho	4	2. ^a	-					12	2. ^a
Minerios não designados	22	2. ^a	-					12	2. ^a
Molas de suspensão (<i>para veículos</i>)	-	1. ^a	-					1	1. ^a
» de tracção (<i>para veículos</i>)	1	1. ^a	-						
Moldes para fundição	1	1. ^a	-						
Mós desmontadas	8	1. ^a	-						
Mosaico (<i>ladrilhos de mosaico</i>)	5	1. ^a	-						
Negro animal a granel	4	2. ^a	-						
» das refinações	4	2. ^a	-						
Nitrato de potassio (<i>nitro</i>)	3	1. ^a	-						
» de sodio	3	1. ^a	-						
Nitro (<i>nitrato de potassio</i>)	3	1. ^a	-						
Ocres (<i>ocas</i>) em bruto	10	2. ^a	-						
Ornatos de barro (<i>material de cons- trução</i>)	5	1. ^a	8						
» de cimento (<i>material de cons- trução</i>)	5	1. ^a	-						
» de gesso (<i>material de cons- trução</i>)	5	1. ^a	-						
» metálicos (<i>material de cons- trução</i>)	5	1. ^a	-						
Ossos calcinados a granel	4	2. ^a	-						
» secos em bruto	23	2. ^a	-						
» triturados	3	2. ^a	-						
Oxido de ferro	25	2. ^a	-						
Padioias									
Papel inutilizado									
Papelão inutilizado									
Parafusos para carris (<i>tirefonds</i>)									
Parallelipipedos (<i>de todas as qualida- des</i>) para calcetamento									
Pasta de bagaço de sementes oleo- ginosas									
Pasta de madeira									
Peças de wagonetes									
Pederneira em bruto (<i>silex</i>)									
Pedra artificial em blocos									
» britada									
» de afiar, desmontada									
» de amolar, desmontada									
» de gesso									
» de moer (<i>mós de moinho</i>)									
» para cal									
» não designada, em bruto									
» não designada, com apparelho									
simples									
» não designada, desbastada									
Persianas (<i>gelosias</i>) de ferro									
Pez (<i>pixe</i>)									
Phosphato de cal em bruto									
» » triturado									
Phosphatos de desphosphoração em									
» bruto									
Phospho-guano									
Pias (<i>ou bacias</i>) de pedra									
Pixe mineral (<i>coaltur</i>)									
» (pez)									
Placas asphaltadas									
» de junta (<i>para rails</i>)									
» rotatorias desmontadas									
Plataformas rotatorias desmontadas									
Pó de carvão mineral									
Polpa de beterraba									
» de madeira									

Mercadorias (¹)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas	Mercadorias (¹)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas
Porcelana em bruto (<i>kaolino</i>)	14	2.ª	-	Resíduos da metallurgia não designados	25	2.ª	-
Poudrette (<i>guano</i>)	3	1.ª	-	» não designados do gaz de iluminação	16	2.ª	-
Pozzolana	5	1.ª	-	Resinas não designadas (<i>ordinarias</i>)	1.ª	8	
Pyrites	2	2.ª	-	Retalhos de papel (<i>aparas</i>)	12	2.ª	8
Quartzo em pedra	6	2.ª	-	Rodas de aço ou de ferro para veículos não designados	1	1.ª	-
» tritulado	6	2.ª	-	Saibro	6	2.ª	-
Rails (<i>carris</i>)	1	1.ª	-	Sal commum (<i>marinho ou gemma</i>) a granel	24	2.ª	-
Raiz de canhas (<i>ou canhços</i>) do paiz	20	1.ª	6	» (marinho ou gemma) em sacos	24	2.ª	-
» de milho	4	2.ª	6	Salitre (<i>azotato de potassa</i>)	3	1.ª	-
Ralão-note	16	2.ª	-	Salmoura	4	2.ª	-
Ralão-palma	16	2.ª	-	Sangue fresco	3	1.ª	-
Rallos de ferro	5	1.ª	-	» seco	3	1.ª	-
» de pedra	5	1.ª	-	Sargaço seco	4	2.ª	-
Raspa de chifres (<i>para aduba</i>)	3	1.ª	-	Sarro (<i>bôrras</i>) de cerveja	16	2.ª	-
Raspas de couro	4	2.ª	-	Seixo	6	2.ª	-
Rêdes de pesca inutilisadas	12	2.ª	-	Signaes de via ferrea não designados	1	1.ª	-
Resalga (<i>sal de cosinha servido</i>)	4	2.ª	-	Silex (<i>pederneira</i>) em bruto	6	1.ª	-
Resíduos de beterraba	26	2.ª	-	Siphões de barro	5	1.ª	6
» de carniceria não designados (excepto carne e miudezas)	4	2.ª	-	» ferro	2	1.ª	-
» de carvão mineral	7	2.ª	-	» grés	5	1.ª	-
» de distillação não designados	16	2.ª	-	Sucata de armamento	2	2.ª	-
» da fabricação do assucar	16	2.ª	-	» metaes não preciosos	2	2.ª	-
» » » de cerveja	16	2.ª	-	» vidro	7	2.ª	-
» » » de féculas	16	2.ª	-	Sulfato de ammonia	3	1.ª	-
» » » de oleos	16	2.ª	-	» » cal (<i>gesso</i>)	5	1.ª	-
» » » de sabão	16	2.ª	-	» » potassio	3	1.ª	-
» » » de vellas de iluminação	16	2.ª	-	» » sodio	3	1.ª	-
				Sulfostearite	3	1.ª	-
				Superphosphato de calcio	3	1.ª	-

Mercadorias (¹)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens comple- tos — Toneladas	Mercadorias (¹)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens comple- tos — Toneladas
Tabúa em bruto	19	1. ^a	-	Unhas (<i>cascos</i>) de animaes, em bruto	23	2. ^a	-
Talas de junta (<i>éclisses</i>).....	1	1. ^a	-	» (») » » trituradas	3	1. ^a	-
Tanques de ferro.....	2	1. ^a	-	Ventiladores de barro.....	5	1. ^a	6
Tela betumada, alcatreada ou asphaltada.	5	1. ^a	-	» de grés.....	5	1. ^a	6
Telha de ardosia	5	1. ^a	-	Verga em bruto	19	1. ^a	-
» de barro (<i>excepto vidrada</i>)....	5	2. ^a	-	Vias ferreas portateis (<i>Décauville e semelhantes</i>).....	18	1. ^a	-
» metallica	5	1. ^a	-	Vidro quebrado	-	2. ^a	-
Telhões de ardosia	5	1. ^a	-	Vime em bruto	19	1. ^a	8
» de barro (<i>excepto vidrados</i>).....	5	2. ^a	-				
» metallicos	5	1. ^a	-				
Terras corantes em bruto.....	10	2. ^a	-				
» <i>não designadas</i>	6	2. ^a	-				
Tijollos de barro	5	2. ^a	-				
» <i>não designados</i>	5	2. ^a	-				
Tirefonds para carris	1	1. ^a	-				
Travessas metallicas.....	1	1. ^a	-				
Trapo sujo	12	2. ^a	-				
Tubos de aço.....	2	1. ^a	-				
» de barro	5	1. ^a	6				
» de ferro	2	1. ^a	-				
» de grés	5	1. ^a	6				
Turfas	-	2. ^a	-				

(¹) Os dizeres em *grifos* não devem ser reproduzidos nas *Notas de expedição*. Se o forem, não deixará, comtudo, de ser applicado o preço correspondente á designação principal, quando seja claramente reproduzida. As palavras em tipo diferente devem ser substituidas pela designação propria do artigo ou das taras que o contenham, conforme os casos.

§ 1.º PREÇOS DE APPLICAÇÃO GERAL

Expedições por wagon completo ou pagando como tal

1.ª Série—Por tonelada.....	Tabella n.º 17	Mínimo de percurso: 60 quilometros ou pagando como tal, reduzido a 30 quilometros para estrumes e lixo.
2.ª — Com exceção do sal, da cal e do bagaço de azeitona—Por tonelada.....	20	
— Cal, sal e bagaço de azeitona, em sacos ou a granel—Por tonelada.....	23	

§ 2.º PREÇOS ESPECIAIS

Mínimo de percurso: 60 quilometros ou pagando como tal

I

Expedições das estações de Lisboa, Barreiro, Setubal ou além de Casa Branca para qualquer estação.

A)—Carvão mineral, telhas, tijolos, pedra artificial e areia por wagon completo—Por tonelada	Tabella n.º 26
B)—{ Mercadorias da 1.ª série—Mínimo de expedição de 1.000 kilogrammas—	21
— Wagon completo—Por tonelada.....	24

Mínimo de percurso para os preços A e B 30 quilometros ou pagando como tal.

Maximo cobravel das remessas por wagon completo para os preços A e B

Até 340 quilometros.....	25000 réis
Além de 340 quilometros.....	25400

C)—Adubos e correctivos, a saber:

Bagaço de qualquer especie;

Cal da depuração das fabricas de gaz;

Chloreto de potassio e kainite;

Cinzas;

CONDICÕES PARTICULARES

Conchas e mexoalho;

Guano natural e artificial, adubos chimicos e compostos;

Gesso em pedra;

Margas;

Musgos fosseis;

Negro das refinações;

Ossos: pó, aparas e cinzas d'ossos;

Phosphatos de cal em pó, em detrichtos ou em pedra;

Poudrette;

Resíduos e fragmentos corneos e pilosos, aparas de sola, de pelles e chinellos;

Sal proveniente da salga de peixe;

Sangue de boi;

Saragaço secco e matto comprimido;

Superphosphato de cal, mineral ou de ossos;

Sulphatos de amonio, de potassio, de cobre e de ferro;

Sulphuretos de carbonio, de calejo ou de potassio;

Resíduos de lã;

Trapo (em via ascendente);

Adubos não designados.

Mínimo de expedição de 500 kilogrammas—Por tonelada.....

Tabella n.º 26

Wagon completo—Por tonelada.....

27

Expedições das estações de Lisboa, Barreiro ou Setubal para além de S. Marcos e reciprocamente.

D) — Aço, chumbo, ferro, folha de Flandres e zinco, em bruto ou em obra ordinaria. — Mínimo de expedição de 1.000 kilogrammas, ou pagando como tal.

Por tonelada	Até 340 kilometros.....	25400 réis
	Além de 340 kilometros.....	25800 »

III

Expedições das estações além de S. Marcos para qualquer estação.

E) — Pedra de cantaria — Mínimo de expedição de 1.000 kilogr.^{as} — Por tonelada.. Tabella n.^o 25

IV

Expedições de qualquer estação. — Mínimo de percurso: 30 kilometros, ou pagando como tal.

F) — Pedra de alvenaria — Por wagon..... Tabella n.^o 3
Carga mínima do wagon

7 tonelladas

V

Expedições de minérios por wagon completo de qualquer estação para as do Barreiro, Setubal, Portimão ou Faro.

G) — Minérios de ferro e pyrites — Por wagon..... Tabella n.^o 3

H) — " " cobre, arsenico, manganéz — Por wagon..... 2-A

Observação: — Os wagons de tipo normal comportam 12 toneladas de carga.

Quando os wagons fornecidos comportarem apenas a carga máxima de dez toneladas, o preço de transporte sofrerá a redução de 20 %.

CONDICÕES PARTICULARES

1.^a — É concedido, nos termos da respectiva condição geral de applicação, o regresso, á estação de procedencia, dos encerados, que os expedidores fornecem para resguardo das remessas, por wagon completo, expedidas pela presente tarifa.

2.^a — Os encerados que forem fornecidos pela administração ficam sujeitos á taxa do respectivo aluguer, fixada na tarifa de despezas accessórias.

3.^a — Aos expedidores de minérios, transportados nas condições de applicação do preço especial H, cujas remessas, expedidas da mesma estação, attingirem ou excederem 500 toneladas no prazo de um anno, será concedido um *bonus* de 10 % sobre a importancia dos transportes, o qual será elevado a 20 % quando excederem 1.000 toneladas no mesmo prazo. O direito ao *bonus* será comprovado com as cartas de porte, que mostrem que as remessas foram effectuadas pelo mesmo expedidor.

4.^a — As remessas de minérios a que forem applicaveis os preços especiais G e H serão isentas de pagamento das taxas de evoluções e manobras.

5.^a — Os transportes de estrume, lamas e lixo continuam sujeitos ás instruções de 25 de abril de 1888 e são isentos do pagamento dos direitos de evolução e manobras.

A presente tarifa substitue, para todos os efeitos, a tarifa especial n.^o 8, de 25 de novembro de 1904 e suas modificações, datadas de 5 de maio, 30 de julho, 19 de setembro d'aquelle anno; 2 e 4 de maio de 1905, que n'esta tarifa ficam incluídas e vigoram respectivamente, aprovados por despachos ministeriaes de 5 de maio, 28 de julho, 22 de setembro de 1904, 11 e 20 de maio e 13 de julho de 1905.

O Engenheiro Director,

Lisboa, 18 de Julho de 1905.

Antonio Lourenço da Silveira.

TABELLA DE PREÇOS N.º 2-A

Base do 1.º ao 100.º kilometro 110 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º mais .. 105 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais .. 100 » » »

Kilometros	Réis								
000 a 800	100	101 a 105	11.525	201 a 205	22.000	301 a 305	32.000	401 a 405	42.000
1 a 10	1.100	106 a 110	12.050	206 a 210	22.500	306 a 310	32.500	406 a 410	42.500
11 a 15	1.650	111 a 115	12.575	211 a 215	23.000	311 a 315	33.000	411 a 415	43.000
16 a 20	2.200	116 a 120	13.100	216 a 220	23.500	316 a 320	33.500	416 a 420	43.500
21 a 25	2.750	121 a 125	13.625	221 a 225	24.000	321 a 325	34.000	421 a 425	44.000
26 a 30	3.300	126 a 130	14.150	226 a 230	24.500	326 a 330	34.500	426 a 430	44.500
31 a 35	3.850	131 a 135	14.675	231 a 235	25.000	331 a 335	35.000	431 a 435	45.000
36 a 40	4.400	136 a 140	15.200	236 a 240	25.500	336 a 340	35.500	436 a 440	45.500
41 a 45	4.950	141 a 145	15.725	241 a 245	26.000	341 a 345	36.000	441 a 445	46.000
46 a 50	5.500	146 a 150	16.250	246 a 250	26.500	346 a 350	36.500	446 a 450	46.500
51 a 55	6.050	151 a 155	16.775	251 a 255	27.000	351 a 355	37.000	451 a 455	47.000
56 a 60	6.600	156 a 160	17.300	256 a 260	27.500	356 a 360	37.500	456 a 460	47.500
61 a 65	7.150	161 a 165	17.825	261 a 265	28.000	361 a 365	38.000	461 a 465	48.000
66 a 70	7.700	166 a 170	18.350	266 a 270	28.500	366 a 370	38.500	466 a 470	48.500
71 a 75	8.250	171 a 175	18.875	271 a 275	29.000	371 a 375	39.000	471 a 475	49.000
76 a 80	8.800	176 a 180	19.400	276 a 280	29.500	376 a 380	39.500	476 a 480	49.500
81 a 85	9.350	181 a 185	19.925	281 a 285	30.000	381 a 385	40.000	481 a 485	50.000
86 a 90	9.900	186 a 190	20.450	286 a 290	30.500	386 a 390	40.500	486 a 490	50.500
91 a 95	10.450	191 a 195	20.975	291 a 295	31.000	391 a 395	41.000	491 a 495	51.000
96 a 100	11.000	196 a 200	21.500	296 a 300	31.500	396 a 400	41.500	496 a 500	51.500

Mapa das estradas de Lisboa, Sintra e Cascais para além de Sintra e para oeste

(1) — As estradas, ferro, etc., de Lisboa a Sintra para além de Sintra e para oeste, com comprimento de 1000 quilómetros, em percentagem, em relação ao comprimento

ATABELLA DE PREÇOS N.º 3

automóvel por réis 011 automóvel por réis 001 ou 111 ou 222

Base 70 réis por quilómetro ou 101

001 réis 001 ou 111 ou 222

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
801 a 100	7.350	101 a 105	7.350	201 a 205	14.350	301 a 305	21.350	401 a 405	28.350
1 a 10	700	106 a 110	7.700	206 a 210	14.700	306 a 310	21.700	406 a 410	28.700
11 a 15	1.050	111 a 115	8.050	211 a 215	15.050	311 a 315	22.050	411 a 415	29.050
16 a 20	1.400	116 a 120	8.400	216 a 220	15.400	316 a 320	22.400	416 a 420	29.400
21 a 25	1.750	121 a 125	8.750	221 a 225	15.750	321 a 325	22.750	421 a 425	29.750
26 a 30	2.100	126 a 130	9.100	226 a 230	16.100	326 a 330	23.100	426 a 430	30.100
31 a 35	2.450	131 a 135	9.450	231 a 235	16.450	331 a 335	23.450	431 a 435	30.450
36 a 40	2.800	136 a 140	9.800	236 a 240	16.800	336 a 340	23.800	436 a 440	30.800
41 a 45	3.150	141 a 145	10.150	241 a 245	17.150	341 a 345	24.150	441 a 445	31.150
46 a 50	3.500	146 a 150	10.500	246 a 250	17.500	346 a 350	24.500	446 a 450	31.500
51 a 55	3.850	151 a 155	10.850	251 a 255	17.850	351 a 355	24.850	451 a 455	31.850
56 a 60	4.200	156 a 160	11.200	256 a 260	18.200	356 a 360	25.200	456 a 460	32.200
61 a 65	4.550	161 a 165	11.550	261 a 265	18.550	361 a 365	25.550	461 a 465	32.550
66 a 70	4.900	166 a 170	11.900	266 a 270	18.900	366 a 370	25.900	466 a 470	32.900
71 a 75	5.250	171 a 175	12.250	271 a 275	19.250	371 a 375	26.250	471 a 475	33.250
76 a 80	5.600	176 a 180	12.600	276 a 280	19.600	376 a 380	26.600	476 a 480	33.600
81 a 85	5.950	181 a 185	12.950	281 a 285	19.950	381 a 385	26.950	481 a 485	33.950
86 a 90	6.300	186 a 190	13.300	286 a 290	20.300	386 a 390	27.300	486 a 490	34.300
91 a 95	6.650	191 a 195	13.650	291 a 295	20.650	391 a 395	27.650	491 a 495	34.650
96 a 100	7.000	196 a 200	14.000	296 a 300	21.000	396 a 400	28.000	496 a 500	35.000

TABELLA DE PREÇOS N.º 17

Base do 1.º ao 100.º kilometro 14 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º » mais... 15 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais... 12 » » »

Kilometros	Réis								
101 a 105	1.465	201 a 205	2.760	301 a 305	3.960	401 a 405	5.160		
1 a 10	140	106 a 110	1.530	206 a 210	2.820	306 a 310	4.020	406 a 410	5.220
11 a 15	210	111 a 115	1.595	211 a 215	2.880	311 a 315	4.080	411 a 415	5.280
16 a 20	280	116 a 120	1.660	216 a 220	2.940	316 a 320	4.140	416 a 420	5.340
21 a 25	350	121 a 125	1.725	221 a 225	3.000	321 a 325	4.200	421 a 425	5.400
26 a 30	420	126 a 130	1.790	226 a 230	3.060	326 a 330	4.260	426 a 430	5.460
31 a 35	490	131 a 135	1.855	231 a 235	3.120	331 a 335	4.320	431 a 435	5.520
36 a 40	560	136 a 140	1.920	236 a 240	3.180	336 a 340	4.380	436 a 440	5.580
41 a 45	630	141 a 145	1.985	241 a 245	3.240	341 a 345	4.440	441 a 445	5.640
46 a 50	700	146 a 150	2.050	246 a 250	3.300	346 a 350	4.500	446 a 450	5.700
51 a 55	770	151 a 155	2.115	251 a 255	3.360	351 a 355	4.560	451 a 455	5.760
56 a 60	840	156 a 160	2.180	256 a 260	3.420	356 a 360	4.620	456 a 460	5.820
61 a 65	910	161 a 165	2.245	261 a 265	3.480	361 a 365	4.680	461 a 465	5.880
66 a 70	980	166 a 170	2.310	266 a 270	3.540	366 a 370	4.740	466 a 470	5.940
71 a 75	1.050	171 a 175	2.375	271 a 275	3.600	371 a 375	4.800	471 a 475	6.000
76 a 80	1.120	176 a 180	2.440	276 a 280	3.660	376 a 380	4.860	476 a 480	6.060
81 a 85	1.190	181 a 185	2.505	281 a 285	3.720	381 a 385	4.920	481 a 485	6.120
86 a 90	1.260	186 a 190	2.570	286 a 290	3.780	386 a 390	4.980	486 a 490	6.180
91 a 95	1.330	191 a 195	2.635	291 a 295	3.840	391 a 395	5.040	491 a 495	6.240
96 a 100	1.400	196 a 200	2.700	296 a 300	3.900	396 a 400	5.100	496 a 500	6.300

TABELLA DE PREÇOS N.º 20

Base do 4. ^º ao 100. ^º kilometro	12 réis por kilometro
101. ^º ao 200. ^º	mais 11 réis por kilometro
» » 201. ^º ao 500. ^º	9 réis por kilometro
» » 501. ^º kilometro em diante mais	6 réis por kilometro

Kilometros	Réis								
00 a 60	104	101 a 105	1.255	201 a 205	2.845	301 a 305	3.230	401 a 405	3.830
1 a 10	8129	106 a 110	1.310	206 a 210	2.890	306 a 310	3.260	406 a 410	3.860
11 a 15	180	111 a 115	1.365	211 a 215	2.435	311 a 315	3.290	411 a 415	3.890
16 a 20	8240	116 a 120	1.420	216 a 220	2.480	316 a 320	3.320	416 a 420	3.920
21 a 25	300	121 a 125	1.475	221 a 225	2.525	321 a 325	3.350	421 a 425	3.950
26 a 30	360	126 a 130	1.530	226 a 230	2.570	326 a 330	3.380	426 a 430	3.980
31 a 35	420	131 a 135	1.585	231 a 235	2.615	331 a 335	3.410	431 a 435	4.010
36 a 40	480	136 a 140	1.640	236 a 240	2.660	336 a 340	3.440	436 a 440	4.040
41 a 45	540	141 a 145	1.695	241 a 245	2.705	341 a 345	3.470	441 a 445	4.070
46 a 50	600	146 a 150	1.750	246 a 250	2.750	346 a 350	3.500	446 a 450	4.100
51 a 55	660	151 a 155	1.805	251 a 255	2.795	351 a 355	3.530	451 a 455	4.130
56 a 60	720	156 a 160	1.860	256 a 260	2.840	356 a 360	3.560	456 a 460	4.160
61 a 65	780	161 a 165	1.915	261 a 265	2.885	361 a 365	3.590	461 a 465	4.190
66 a 70	840	166 a 170	1.970	266 a 270	2.930	366 a 370	3.620	466 a 470	4.220
71 a 75	900	171 a 175	2.025	271 a 275	2.975	371 a 375	3.650	471 a 475	4.250
76 a 80	960	176 a 180	2.080	276 a 280	3.020	376 a 380	3.680	476 a 480	4.280
81 a 85	1.020	181 a 185	2.135	281 a 285	3.065	381 a 385	3.710	481 a 485	4.310
86 a 90	1.080	186 a 190	2.190	286 a 290	3.110	386 a 390	3.740	486 a 490	4.340
91 a 95	1.140	191 a 195	2.245	291 a 295	3.155	391 a 395	3.770	491 a 495	4.370
96 a 100	1.200	196 a 200	2.300	296 a 300	3.200	396 a 400	3.800	496 a 500	4.400

TABELLA DE PREÇOS N.º 21

Base do 42.º ao 100.º kilometro 42 réis por kilometro
 " " 101.º ao 200.º " " mais... 10 " " 101.º "
 " " 201.º kilometro em diante mais... 8 " " 101.º "

Kilometros	Réis								
608 a 708	1.250	101 a 105	1.250	201 a 205	2.240	301 a 305	3.040	401 a 405	3.840
1 a 10	1.300	106 a 110	1.300	206 a 210	2.280	306 a 310	3.980	406 a 410	3.880
11 a 15	1.350	111 a 115	1.350	211 a 215	2.320	311 a 315	3.120	411 a 415	3.920
16 a 20	1.400	116 a 120	1.400	216 a 220	2.360	316 a 320	3.160	416 a 420	3.960
21 a 25	1.450	121 a 125	1.450	221 a 225	2.400	321 a 325	3.200	421 a 425	3.000
26 a 30	1.500	126 a 130	1.500	226 a 230	2.440	326 a 330	3.240	426 a 430	4.040
31 a 35	1.550	131 a 135	1.550	231 a 235	2.480	331 a 335	3.280	431 a 435	4.080
36 a 40	1.600	136 a 140	1.600	236 a 240	2.520	336 a 340	3.320	436 a 440	3.320
41 a 45	1.650	141 a 145	1.650	241 a 245	2.560	341 a 345	3.360	441 a 445	4.160
46 a 50	1.700	146 a 150	1.700	246 a 250	2.600	346 a 350	3.400	446 a 450	4.200
51 a 55	1.750	151 a 155	1.750	251 a 255	2.640	351 a 355	3.440	451 a 455	4.240
56 a 60	1.800	156 a 160	1.800	256 a 260	2.680	356 a 360	3.480	456 a 460	4.280
61 a 65	1.850	161 a 165	1.850	261 a 265	2.720	361 a 365	3.520	461 a 465	4.320
66 a 70	1.900	166 a 170	1.900	266 a 270	2.760	366 a 370	3.560	466 a 470	4.360
71 a 75	1.950	171 a 175	1.950	271 a 275	2.800	371 a 375	3.600	471 a 475	4.400
76 a 80	2.000	176 a 180	2.000	276 a 280	2.840	376 a 380	3.640	476 a 480	4.440
81 a 85	2.050	181 a 185	2.050	281 a 285	2.880	381 a 385	3.680	481 a 485	4.480
86 a 90	2.100	186 a 190	2.100	286 a 290	2.920	386 a 390	3.720	486 a 490	4.520
91 a 95	2.150	191 a 195	2.150	291 a 295	2.960	391 a 395	3.760	491 a 495	4.560
96 a 100	2.200	196 a 200	2.200	296 a 300	3.000	396 a 400	3.800	496 a 500	4.600

TABELLA DE PREÇOS N.º 20

TABELLA DE PREÇOS N.º 23

Base do 4.º ao 100.º kilometro 10 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º mais... 8 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais... 6 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
101 a 105	1.040	201 a 205	1.830	301 a 305	2.430	401 a 405	3.030		
106 a 110	1.080	206 a 210	1.860	306 a 310	2.460	406 a 410	3.060		
111 a 115	1.120	211 a 215	1.890	311 a 315	2.490	411 a 415	3.090		
116 a 120	1.160	216 a 220	1.920	316 a 320	2.520	416 a 420	3.120		
121 a 125	1.200	221 a 225	1.950	321 a 325	2.550	421 a 425	3.150		
126 a 130	1.240	226 a 230	1.980	326 a 330	2.580	426 a 430	3.180		
131 a 135	1.280	231 a 235	2.010	331 a 335	2.610	431 a 435	3.210		
136 a 140	1.320	236 a 240	2.040	336 a 340	2.640	436 a 440	3.240		
141 a 145	1.360	241 a 245	2.070	341 a 345	2.670	441 a 445	3.270		
146 a 150	1.400	246 a 250	2.100	346 a 350	2.700	446 a 450	3.300		
151 a 155	1.440	251 a 255	2.130	351 a 355	2.730	451 a 455	3.330		
156 a 160	1.480	256 a 260	2.160	356 a 360	2.760	456 a 460	3.360		
161 a 165	1.520	261 a 265	2.190	361 a 365	2.790	461 a 465	3.390		
166 a 170	1.560	266 a 270	2.220	366 a 370	2.820	466 a 470	3.420		
171 a 175	1.600	271 a 275	2.250	371 a 375	2.850	471 a 475	3.450		
176 a 180	1.640	276 a 280	2.280	376 a 380	2.880	476 a 480	3.480		
181 a 185	1.680	281 a 285	2.310	381 a 385	2.910	481 a 485	3.510		
186 a 190	1.720	286 a 290	2.340	386 a 390	2.940	486 a 490	3.540		
191 a 195	1.770	291 a 295	2.370	391 a 395	2.970	491 a 495	3.570		
196 a 200	1.800	296 a 300	2.400	396 a 400	3.000	496 a 500	3.600		

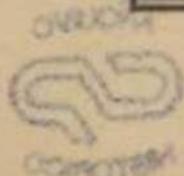


TABELLA DE PREÇOS N.º 24

Base do 1.º ao 100.º kilometro 9 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º » mais... 8 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais... 7 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
100 a 105		101 a 105	940	201 a 205	1.735	301 a 305	2.435	401 a 405	3.135
1 a 10	90	106 a 110	980	206 a 210	1.770	306 a 310	2.470	406 a 410	3.170
11 a 15	135	111 a 115	1.020	211 a 215	1.805	311 a 315	2.505	411 a 415	3.205
16 a 20	180	116 a 120	1.060	216 a 220	1.840	316 a 320	2.540	416 a 420	3.240
21 a 25	225	121 a 125	1.110	221 a 225	1.875	321 a 325	2.575	421 a 425	3.275
26 a 30	270	126 a 130	1.140	226 a 230	1.910	326 a 330	2.610	426 a 430	3.310
31 a 35	315	131 a 135	1.180	231 a 235	1.945	331 a 335	2.645	431 a 435	3.345
36 a 40	360	136 a 140	1.220	236 a 240	1.980	336 a 340	2.680	436 a 440	3.380
41 a 45	405	141 a 145	1.260	241 a 245	2.015	341 a 345	2.715	441 a 445	3.415
46 a 50	450	146 a 150	1.300	246 a 250	2.050	346 a 350	2.750	446 a 450	3.450
51 a 55	495	151 a 155	1.340	251 a 255	2.085	351 a 355	2.785	451 a 455	3.485
56 a 60	540	156 a 160	1.380	256 a 260	2.120	356 a 360	2.820	456 a 460	3.520
61 a 65	585	161 a 165	1.420	261 a 265	2.155	361 a 365	2.855	461 a 465	3.555
66 a 70	630	166 a 170	1.460	266 a 270	2.190	366 a 370	2.890	466 a 470	3.590
71 a 75	675	171 a 175	1.500	271 a 275	2.225	371 a 375	2.925	471 a 475	3.625
76 a 80	720	176 a 180	1.540	276 a 280	2.260	376 a 380	2.960	476 a 480	3.660
81 a 85	765	181 a 185	1.580	281 a 285	2.295	381 a 385	2.995	481 a 485	3.695
86 a 90	810	186 a 190	1.620	286 a 290	2.330	386 a 390	3.030	486 a 490	3.730
91 a 95	855	191 a 195	1.660	291 a 295	2.365	391 a 395	3.065	491 a 495	3.765
96 a 100	900	196 a 200	1.700	296 a 300	2.400	396 a 400	3.100	496 a 500	3.800

TABELLA DE PREÇOS N.º 25

Base do 4.º ao 100.º kilometro 8 réis por kilometro
 " " 101.º ao 200.º " mais... 7 " " "
 " " 201.º kilometro em diante mais... 6 " " "

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
40 a 100		101 a 105	885	201 a 205	1.530	301 a 305	2.130	401 a 405	2.730
1 a 10	80	106 a 110	870	206 a 210	1.560	306 a 310	2.160	406 a 410	2.760
11 a 15	120	111 a 115	905	211 a 215	1.590	311 a 315	2.190	411 a 415	2.790
16 a 20	160	116 a 120	910	216 a 220	1.620	316 a 320	2.220	416 a 420	2.820
21 a 25	200	121 a 125	975	221 a 225	1.650	321 a 325	2.250	421 a 425	2.850
26 a 30	240	126 a 130	1.010	226 a 230	1.680	326 a 330	2.280	426 a 430	2.880
31 a 35	280	131 a 135	1.045	231 a 235	1.710	331 a 335	2.310	431 a 435	2.910
36 a 40	320	136 a 140	1.080	236 a 240	1.740	336 a 340	2.340	436 a 440	2.940
41 a 45	360	141 a 145	1.115	241 a 245	1.770	341 a 345	2.370	441 a 445	2.970
46 a 50	400	146 a 150	1.150	246 a 250	1.800	346 a 350	2.400	446 a 450	3.000
51 a 55	440	151 a 155	1.185	251 a 255	1.830	351 a 355	2.430	451 a 455	3.030
56 a 60	480	156 a 160	1.220	256 a 260	1.860	356 a 360	2.460	456 a 460	3.060
61 a 65	520	161 a 165	1.255	261 a 265	1.890	361 a 365	2.490	461 a 465	3.090
66 a 70	560	166 a 170	1.290	266 a 270	1.920	366 a 370	2.520	466 a 470	3.120
71 a 75	600	171 a 175	1.325	271 a 275	1.950	371 a 375	2.550	471 a 475	3.150
76 a 80	640	176 a 180	1.360	276 a 280	1.980	376 a 380	2.580	476 a 480	3.180
81 a 85	680	181 a 185	1.395	281 a 285	2.010	381 a 385	2.610	481 a 485	3.210
86 a 90	720	186 a 190	1.430	286 a 290	2.040	386 a 390	2.640	486 a 490	3.240
91 a 95	760	191 a 195	1.465	291 a 295	2.070	391 a 395	2.670	491 a 495	3.270
96 a 100	800	196 a 200	1.500	296 a 300	2.100	396 a 400	2.700	496 a 500	3.300

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

TABELLA DE PREÇOS N.º 26

Base do 1.º ao 100.º kilometro 7 réis por kilometro

» » 101.º ao 200.º » mais 6 » » »

» » 201.º kilometro em diante mais 5 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	730	201 a 205	1.325	301 a 305	1.825	401 a 405	2.325
1 a 10	70	106 a 110	760	206 a 210	1.350	306 a 310	1.850	406 a 410	2.350
11 a 15	105	111 a 115	790	211 a 215	1.375	311 a 315	1.875	411 a 415	2.375
16 a 20	140	116 a 120	820	216 a 220	1.400	316 a 320	1.900	416 a 420	2.400
21 a 25	175	121 a 125	850	221 a 225	1.425	321 a 325	1.925	421 a 425	2.425
26 a 30	210	126 a 130	880	226 a 230	1.450	326 a 330	1.950	426 a 430	2.450
31 a 35	245	131 a 135	910	231 a 235	1.475	331 a 335	1.975	431 a 435	2.475
36 a 40	280	136 a 140	940	236 a 240	1.500	336 a 340	2.000	436 a 440	2.500
41 a 45	315	141 a 145	970	241 a 245	1.525	341 a 345	2.025	441 a 445	2.525
46 a 50	350	146 a 150	1.000	246 a 250	1.550	346 a 350	2.050	446 a 450	2.550
51 a 55	385	151 a 155	1.030	251 a 255	1.575	351 a 355	2.075	451 a 455	2.575
56 a 60	420	156 a 160	1.060	256 a 260	1.600	356 a 360	2.100	456 a 460	2.600
61 a 65	455	161 a 165	1.090	261 a 265	1.625	361 a 365	2.125	461 a 465	2.625
66 a 70	490	166 a 170	1.120	266 a 270	1.650	366 a 370	2.150	466 a 470	2.650
71 a 75	525	171 a 175	1.150	271 a 275	1.675	371 a 375	2.175	471 a 475	2.675
76 a 80	560	176 a 180	1.180	276 a 280	1.700	376 a 380	2.200	476 a 480	2.700
81 a 85	595	181 a 185	1.210	281 a 285	1.725	381 a 385	2.225	481 a 485	2.725
86 a 90	630	186 a 190	1.240	286 a 290	1.750	386 a 390	2.250	486 a 490	2.750
91 a 95	665	191 a 195	1.270	291 a 295	1.775	391 a 395	2.275	491 a 495	2.775
96 a 100	700	196 a 200	1.300	296 a 300	1.800	396 a 400	2.300	496 a 500	2.800

TABELLA DE PREÇOS N.º 27

Base do 4.º ao 100.º kilometro 5 réis por kilometro
 " " 101.º ao 200.º " mais... 4 " "
 " " 201.º kilometro em diante mais... 5 " "
 100.º kilometro 1.515 réis

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	520	201 a 205	915	301 a 305	1.215	401 a 405	1.515
1 a 10	50	106 a 110	540	206 a 210	930	306 a 310	1.230	406 a 410	1.530
11 a 15	75	111 a 115	560	211 a 215	945	311 a 315	1.245	411 a 415	1.545
16 a 20	100	116 a 120	580	216 a 220	960	316 a 320	1.260	416 a 420	1.560
21 a 25	125	121 a 125	600	221 a 225	975	321 a 325	1.275	421 a 425	1.575
26 a 30	150	126 a 130	620	226 a 230	990	326 a 330	1.290	426 a 430	1.590
31 a 35	175	131 a 135	640	231 a 235	1.005	331 a 335	1.305	431 a 435	1.605
36 a 40	200	136 a 140	660	236 a 240	1.020	336 a 340	1.320	436 a 440	1.620
41 a 45	225	141 a 145	680	241 a 245	1.035	341 a 345	1.335	441 a 445	1.635
46 a 50	250	146 a 150	700	246 a 250	1.050	346 a 350	1.350	446 a 450	1.650
51 a 55	275	151 a 155	720	251 a 255	1.065	351 a 355	1.365	451 a 455	1.665
56 a 60	300	156 a 160	740	256 a 260	1.080	356 a 360	1.380	456 a 460	1.680
61 a 65	325	161 a 165	760	261 a 265	1.095	361 a 365	1.395	461 a 465	1.695
66 a 70	350	166 a 170	780	266 a 270	1.110	366 a 370	1.410	466 a 470	1.710
71 a 75	375	171 a 175	800	271 a 275	1.125	371 a 375	1.425	471 a 475	1.725
76 a 80	400	176 a 180	820	276 a 280	1.140	376 a 380	1.440	476 a 480	1.740
81 a 85	425	181 a 185	840	281 a 285	1.155	381 a 385	1.455	481 a 485	1.755
86 a 90	450	186 a 190	860	286 a 290	1.170	386 a 390	1.470	486 a 490	1.770
91 a 95	475	191 a 195	880	291 a 295	1.195	391 a 395	1.485	491 a 495	1.785
96 a 100	500	196 a 200	900	296 a 300	1.200	396 a 400	1.500	496 a 500	1.800



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portugueza, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, do Meio dia da França, de Orleans e das Messageries Marítimes

Serviço directo combinado entre Paris e a America do Sul

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 7—GRANDE VELOCIDADE

(N.º 201 DE GRANDE VELOCIDADE DAS LINHAS FRANCEZAS)

Bilhetes simples (uma só viagem) para passageiros e bagagens

De Paris-Quai d'Orsay para Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos-Ayres ou vice-versa

Em applicação desde 25 de Julho de 1905

Desde a data acima indicada serão postos á disposição dos passageiros que de Paris se destinem ao Rio de Janeiro, Santos, Montevideu ou Buenos-Ayres ou vice-versa, bilhetes de 1.ª classe (1.ª classe em caminho de ferro e 1.ª classe — 1.ª categoria — nos paquetes) aos preços abaixo indicados.

	De Paris-Quai d'Orsay aos portos abaixo designados, ou vice-versa	Passageiros de mais de 12 annos	CREANÇAS			
			De 7 a 12 annos	De 6 a 7 annos	De 3 a 6 annos	De 2 a 3 annos
Rio de Janeiro ou Santos	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro).....	Francos 65,85	Francos 65,85	Francos 32,95	Francos 32,95	Francos —
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro)	100,00	100,00	50,00	50,00	25,00
	De Lisboa a Rio de Janeiro ou Santos (por mar)...	825,00	412,50	412,50	206,25	206,25
	Total	990,85	578,35	495,45	289,20	231,25
Montevideu ou Buenos-Ayres	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro).....	65,85	65,85	32,95	32,95	—
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro)	100,00	100,00	50,00	50,00	25,00
	De Lisboa a Montevideu ou Buenos-Ayres (por mar).....	1000,00	500,00	500,00	250,00	250,00
	Total	1165,85	663,85	582,95	332,95	275,00

Nos preços acima indicados, dos bilhetes para creanças, serão feitas as seguintes deduções:

De 7 a 12 annos.....	30,00 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizér por mar.
De 3 a 6 annos.....	25,00 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizér por mar.
De 2 a 3 annos.....	25,00 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizér por caminho de ferro.

As creanças de menos de dois annos serão transportadas gratuitamente. Todavia se da mesma família fizerem parte diversas creanças de menos de dois annos, a gratuidade no percurso marítimo só será concedida a uma d'estas creanças, devendo as restantes pagar, cada uma, a quarta parte do preço estabelecido na via marítima para os passageiros de mais de 12 annos.

Sobre os preços correspondentes á via marítima pôdem, ainda, ser feitas as deduções estabelecidas pela Companhia das Messageries Marítimes para determinadas categorias de passageiros.

Os passageiros munidos d'estes bilhetes podem efectuar a sua viagem tomando logar nos paquetes em **Bordeus** ou em **Lisboa**, á sua escolha.

Estes bilhetes são pessoais, intransmissíveis e nominativos e deverão ser assignados pelos seus portadores. Não são validos sem o carimbo e data da agencia emissora e da estação de partida.

Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam, não podendo os passageiros recusar-se a provar a sua identidade, por meio da sua assignatura, sempre que os referidos empregados o julguem necessário.

A capa dos bilhetes sem os respectivos **coupons** e estes sem aquella, não teem valör algum. Recomenda-se, portanto, aos passageiros todo o cuidado em verificarem que os empregados das Companhia não retirem mais que os **coupons** correspondentes a trajectos já percorridos.

Estes bilhetes são validos durante o prazo de **quatro mezes**.

CONDICÕES

1.º — Percurso marítimo

No percurso por mar, as condições d'aplicação são as da Companhia das **Messageries Maritimes**.

Os excedentes de bagagem são taxados segundo a tarifa ordinaria das travessias transatlanticas.

2.º — Percurso em caminho de ferro

Creanças. — As creanças menores de 3 annos nada pagam indo ao collo das pessoas que as conduzam.

Duas creanças de 3 a 7 annos não teem direito a ocupar, no mesmo compartimento, mais que o espaço correspondente a um passageiro.

Paragens. — Dentro do prazo de validade do seu bilhete, tem o passageiro a faculdade de deter-se em todas as estações do percurso das linhas d'Orleans e Meiodia de França, assim como em Burgos, Salamanca, Luso (Bussaco), Pampilhosa, Coimbra R., Alfrellos, Pombal, Payalvo (Thomar) e Lisboa, contanto que faça carimbar o seu bilhete á chegada e á partida de cada estação onde se detenha.

Bagagens. — As bagagens só se registam directamente nos percursos em caminho de ferro.

E' concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada, pagando, contudo, os direitos de registo e sello.

Esta concessão não é applicável ás creanças transportadas gratuitamente e é reduzida a 20 kilogrammas para as de 3 a 7 annos.

Os excedentes de bagagem serão transportados pelos preços da competente tabella d'esta tarifa.

O registo das bagagens será feito mediante a cobrança das seguintes importâncias:

1.º — A' partida de Paris, por direitos de registo	Francos 0,10 por expedição
2.º — A' partida de Lisboa, por direitos de registo.....	Réis 20 »
3.º — A' partida de Paris ou de Lisboa, por despezas de transito em Hespanha, no ponto d'entrada n'este paiz, Irun ou Fuentes d'Onoro, segundo o sentido da viagem	Pesetas 1,00 »

As bagagens sem excedente, registadas de ou para Lisboa, pagam, além dos direitos de registo, o imposto de **20 réis** para o Governo Portuguez.

Os passageiros são convidados a assistir á verificação das suas bagagens nas Alfandegas, pois que as Companhias declinam toda a sua responsabilidade a este respeito.

Quando o passageiro se quiser aproveitar da concessão de paragem, poderá despachar a sua bagagem sucessivamente para os pontos em que quizer deter-se.

Se a estação de paragem não se achar no paiz a que perença a estação de partida, o despacho da bagagem só poderá ser feito até á estação fronteiriça.

Os excedentes de bagagem serão taxados segundo as tarifas internas de cada Companhia.

Alfandega. — As operações aduaneiras para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya e Villar Formoso, serão efectuadas gratuitamente pelas Agencias das Companhias.

Disposição geral. — Ficam em vigór as condições das Tarifas Geraes das Companhias interessadas em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente.

NOTA

Ficam a cargo dos passageiros as despezas do seu transporte e das bagagens que conservem consigo, desde a estação de caminho de ferro até ao cais d'embarque, ou vice-versa, em Bordeus ou Lisboa, conforme o caso.

Os bilhetes serão vendidos em Paris na sede da Companhia das Messageries Maritimes, 4, Rue Vignon, ou nos portos da America do Sul, pelos agentes d'esta Companhia.

Os passageiros que venham até Lisboa por via ferrea tem a facilidade de escolher em Paris os seus logares a bordo, em igualdade de circunstâncias com os que tomem a via marítima em Bordeus e segundo a ordem de inscrição.

No preço dos bilhetes não está compreendido o supplemento devido à Companhia Internacional dos Wagons-Leitos pela utilização do Sud-Express, nem os aumentos de preço por camarotes de luxo nos paquetes

Tabella de preços dos excedentes de bagagem

1.º — Passagem por Bordeus

De 0 a 40 kilogrammas inclusivé: por tonelada e kilometro 0,50 frs., sem que em nenhum caso a taxa possa ser superior á de um excedente de mais de 40 kilogrammas, incluido o imposto.

Além de 40 kilogrammas: por tonelada e kilometro, 0,40 frs., incluido o imposto.

Este ultimo preço será applicado aos excedentes de bagagem que, juntos ou isoladamente, pezem mais de 40 kilogrammas.

2.º — Passagem por Lisboa

PERCURSOS	De 0 a 5 kilogrammas	ALEM DE						
		5 até 10 kilogrammas	10 até 20 kilogrammas	20 até 30 kilogrammas	30 até 40 kilogrammas	40 até 50 kilogrammas	50 até 100 kilogrammas	100 kilogr. ^a por cada 10 kilogr. ^a além de 100 (a)
Percorso frances								
De Paris-Quai d'Orsay a Irun ou de Hendaya a Paris-Quai d'Orsay	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
	2,05	4,15	8,25	12,35	16,45	16,65	19,90	1,99
Percorso hespanhol								
De Irun a Villar Formoso ou Fuentes de Oñoro a Hendaya	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
	8,35	8,35	16,70	25,00	33,35	41,70	43,20	4,31
Percorso portuguez								
(Via Pamplona)								
De Fuentes de Oñoro ou Villar Formoso a Lisboa ou vice-versa	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
	520	520	1.020	1.500	2.000	2.320	2.334	185

(1) Os excedentes de bagagem superiores a 100 kilogrammas serão taxados: os primeiros 100 kilogrammas pelos preços da penúltima columna; cada 10 kilogrammas mais, pelos da última columna.

Observação importante

Muito embora esta tabella indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se efectua o trajecto, o preço total é indivisível e deve ser satisfeito na moeda do paiz onde se efectue o pagamento.

O pagamento far-se-ha ao cambio corrente indicado em avisos periodicos, affixados nas estações de 15 em 15 dias pelo menos.

O mesmo se fará com respeito aos direitos de registo e ás despezas de transito das bagagens, com ou sem excedente, a que se refere o § 2.º da presente tarifa.

Lisboa, 17 de Julho de 1905.

O Director Geral da Companhia
A. Leproux.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portugueza, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, do Meioia da França, de Orleans e das Messageries Marítimes

Serviço directo combinado entre Paris e a America do Sul

TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 8—GRANDE VELOCIDADE

(N.º 202 DE GRANDE VELOCIDADE DAS LINHAS FRANCEZAS)

Bilhetes de ida e volta e Bagagens

De Paris-Quai d'Orsay para o Rio de Janeiro, Santos, Montevideu, e Buenos-Ayres ou vice-versa

Em applicação desde 25 de Julho de 1905

Desde a data acima indicada serão postos á disposição dos passageiros que de Paris se destinem ao Rio de Janeiro, Santos, Montevideu ou Buenos-Ayres ou vice versa, bilhetes de ida e volta de 1.ª classe (1.ª classe em caminho de ferro e 1.ª classe — 1.ª categoria — nos paquetes) aos preços em seguida indicados.

De Paris Quai d'Orsay aos portos abaixo designados, ou vice-versa	Passageiros de mais de 12 annos	CREANÇAS			
		De 7 a 12 annos	De 6 a 7 annos	De 3 a 6 annos	De 2 a 3 annos
Rio de Janeiro ou Santos	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro).....	Francos 98,80	Francos 98,80	Francos 49,40	Francos 49,40
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro)	150,00	150,00	75,00	75,00
	De Lisboa a Rio de Janeiro ou Santos (por mar) ...	1.237,50	618,75	618,75	309,40
	Total	1.486,30	867,55	743,15	433,80
Montevideu ou Buenos-Ayres	De Paris a Bordeus (em caminho de ferro).....	98,80	98,80	49,40	49,40
	De Bordeus a Lisboa (por terra ou por mar, á escolha do passageiro)	150,00	150,00	75,00	75,00
	De Lisboa a Montevideu ou Buenos-Ayres (por mar) ...	1.500,00	750,00	750,00	375,00
	Total	1.748,80	998,80	874,40	499,40
412,50					

Nos preços acima indicados, dos bilhetes para creanças, serão feitas as seguintes deduções por cada viagem :

De 7 a 12 annos.....	37,50 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizér por mar.
De 3 a 6 annos.....	18,75 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizér por mar.
De 2 a 3 annos.....	18,75 francos quando o trajecto de Bordeus a Lisboa, ou vice-versa, se fizér por caminho de ferro.

As creanças de menos de dois annos serão transportadas gratuitamente. Todavia se da mesma familia fizerem parte diversas creanças de menos de dois annos, a gratuitade no percurso marítimo só será concedida a uma d'essas creanças, devendo as restantes pagar, cada uma, a quarta parte do preço estabelecido na via marítima para os passageiros de mais de 12 annos.

Sobre os preços correspondentes á via marítima podem, ainda, ser feitas as deduções estabelecidas pela Companhia das Messageries Marítimes para determinadas categorias de passageiros.

Os passageiros munidos d'estes bilhetes podem effectuar a sua viagem tomando logar nos paquetes em **Bordeus** ou em **Lisboa**, à sua escolha.

Estes bilhetes são pesoaes, intransmissíveis e nominativos e deverão ser assignados pelos seus portadores. Não são validos sem o carimbo e data da agencia emissora e da estação de partida.

Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam, não podendo os passageiros recusar se a provar a sua identidade por meio da sua assignatura, sempre que os referidos empregados o julguem necessário.

A capa dos bilhetes sem os respectivos **coupons** e estes sem aquella, não teem valör algum. Recomenda-se, portanto, aos passageiros todo o cuidado em verificarem que os empregados das Companhias não retirem mais que os **coupons** correspondentes a trajectos já percorridos.

Estes bilhetes são validos durante **um anno** para a viagem inteira.

A' volta teem os passageiros a facultade de tomar qualquer comboio ou paquete cuja partida regulamentar do ponto de regresso tenha logar antes de expirar o prazo acima indicado, muito embora esse comboio ou paquete só chegue passado o dito prazo ao ponto de partida.

Todo o bilhete não utilizado dentro do prazo antes fixado poderá ser validado por mais 3, 6, 9 ou 12 mezes o maximo, mediante pagamento da sobretaxa de 5 % sobre o seu custo total por cada periodo de ampliação de 3 mezes.

O pedido de ampliação de prazo deve ser feito, e a sobretaxa paga, antes de terminado o periodo para o qual é pedida a ampliação. Taes pedidos poderão ser feitos no ponto de partida ou nas principaes estações do percurso em caminho de ferro.

Terminado o prazo de 12 mezes a contar da expiração da validade primitiva, nenhuma prorrogação será concedida; os bilhetes não utilizados ficarão, portanto, nullos.

CONDICÕES

1.º — Percurso marítimo

No percurso por mar, as condições d'aplicação são as da Companhia das Messageries Maritimes, em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente tarifa.

Os excedentes de bagagem são taxados segundo a tarifa ordinaria das travessias transatlanticas.

2.º — Percurso em caminho de ferro

Creanças. — As creanças menores de 3 annos nada pagam indo ao collo das pessoas que as conduzam.

Dois creanças de 3 a 7 annos não teem direito a ocupar, no mesmo compartimento, mais que o espaço correspondente a um passageiro.

Paragens. — Dentro do prazo de validade do seu bilhete tem o passageiro a facultade de deter-se em todas as estações do percurso das linhas d'Orleans e Meiodia de França, assim como em Burgos, Salamanca, Luso (Bussaco), Pampilhosa, Coimbra B., Alfarelos, Pombal, Payalvo (Thomar) e Lisboa, contanto que faça carimbar o seu bilhete á chegada e á partida de cada estação onde se detenha.

Bagagens. — As bagagens só se registam directamente nos percursos em caminho de ferro.

É concedido a cada passageiro o transporte gratuito de 30 kilogrammas de bagagem registada, pagando, contudo, os direitos de registo e sello.

Esta concessão não é applicável ás creanças transportadas gratuitamente e é reduzida a 20 kilogrammas para as de 3 a 7 annos.

Os excedentes de bagagem serão transportados pelos preços da competente tabella d'esta tarifa.

O registo das bagagens será feito mediante a cobrança das seguintes importâncias:

1.º — A' partida de Paris, por direitos de registo.....	Francos 0,10 por expedição
2.º — A' partida de Lisboa, por direitos de registo.....	Réis 20 »
3.º — A' partida de Paris ou de Lisboa, por despesas de transito em Espanha, no ponto d'entrada n'este paiz, Irun ou Fuentes d'Onoro, segundo o sentido da viagem.	Pesetas 4,00 »

As bagagens sem excedente, registadas de ou para Lisboa, pagam, além dos direitos de registo, o imposto de **20 réis** para o Governo Portuguez.

Os passageiros são convidados a assistir á verificação das suas bagagens nas Alfandegas, pois que as Companhias declinam toda a sua responsabilidade a este respeito.

Quando o passageiro se quizer aproveitar da concessão de paragem, poderá despachar a sua bagagem sucessivamente para os pontos em que quizer deter se.

Se a estação de paragem não se achar no paiz a que pertença a estação de partida, o despacho da bagagem só poderá ser feito até à estação fronteiriça.

Os excedentes de bagagem serão taxados segundo as tarifas internas de cada Companhia.

Alfandega. — As operações aduaneiras para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya e Villar Formoso, serão efectuadas gratuitamente pelas agencias das Companhias.

Disposição geral. — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes das Companhias interessadas em tudo o que não seja contrario ás disposições da presente.

NOTA

Ficam a cargo dos passageiros as despezas do seu transporte e das bagagens que conservem consigo, desde a estação de caminho de ferro até ao caes d'embarque, ou vice-versa, em Bordeus ou Lisboa, conforme o caso.

Os bilhetes serão vendidos em Paris na séde da Companhia das Messageries Maritimes, 4, Rue Vignon, ou nos portos da America do Sul pelos agentes d'esta Companhia.

Os passageiros que venham até Lisboa por via ferrea teem a faculdade de escolher em Paris os seus logares a bordo, em igualdade de circunstancias com os que tomem a via marítima em Bordeus e segundo a ordem de inscripção.

No preço dos bilhetes não está comprehendido o supplemento devido á Companhia Internacional dos Wagons-Leitos pela utilisação do Sud-Express, nem os aumentos de preço por camarotes de luxo nos paquetes.

Tabella de preços dos excedentes de bagagem

1.º — Passagem por Bordeus

De 0 a 40 kilogrammas inclusivé: por tonelada e kilometro 0,50 frs., sem que em nenhum caso a taxa possa ser superior á de um excedente de mais de 40 kilogrammas, incluido o imposto.

Além de 40 kilogrammas: por tonelada e kilometro, 0,40 frs., incluido o imposto.

Este ultimo preço será applicado aos excedentes de bagagem que, juntos ou isoladamente, pezem mais de 40 kilogrammas.

2.º — Passagem por Lisboa

PERCURSOS	De 0 a 5 kilogrammas	ALEM DE						
		5 até 10 kilogrammas	10 até 20 kilogrammas	20 até 30 kilogrammas	30 até 40 kilogrammas	40 até 50 kilogrammas	50 até 100 kilogrammas	100 kilogr. ² por cada 10 kilogr. ² além de 100 (a)
Percorso frances	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos	Francos
De Paris-Quay d'Orsay a Irun ou de Hendaya a Paris-Quai d'Orsay	2,05	4,15	8,25	12,35	16,45	16,65	19,90	4,99
Percorso hespanhol	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes de Oñoro a Hendaya	8,35	8,35	16,70	23,00	33,35	41,70	43,20	4,31
Percorso portuguez	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
De Fuentes de Oñoro ou Villar Formoso a Lisboa ou vice-versa	520	520	1.020	1.500	2.000	2.320	2.334	186

(1) Os excedentes de bagagem superiores a 100 kilogrammas serão taxados: os primeiros 100 kilogrammas pelos preços da penultima columna; cada 10 kilogrammas mais, pelos da ultima columna.

Observação importante

Muito embora esta tabella indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisivel e deve ser satisfeito na moeda do paiz onde se effectue o pagamento.

O pagamento far-se-ha ao cambio corrente indicado em avisos periodicos affixados nas estações de 15 em 15 dias pelo menos.

O mesmo se fará com respeito aos direitos de registo e às despezas de transito das bagagens, com ou sem excedente, a que se refere o § 2.º da presente tarifa.

Lisboa, 17 de Julho de 1905.

o Director Geral da Companhia

A. Leproux.

Exp. 760